Cena numeru 1,— zł

LOTNIK

ORGAN WIELKOPOLSKIEGO KLUBU LOTNIKÓW.

Nr. 6 (111) **Poznań, dnia 16-go czerwca 1929 r.** **Tom IX**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

B. O.

Postęp rozwoju lotnictwa przybiera coraz żywsze tempo,

Odbywająca się w Poznaniu Powszechna Wystawa Krajowa, z swym działem lotniczym nie tylko jest ciekawą i godną zwiedzenia przez naszych ziomków, lecz i poważni konstruktorzy zagraniczni z uznaniem wyrażają się o polskich prototypach płatowców, których śmiałe i piękne linje, proste, praktyczne i doskonałe z punktu widzenia aerodynamicznego rozwiązania, budzą niekłamany zachwyt.

W sporcie lotniczym każdy prawie dzień przynosi nowy postęp. Aerokluby akademickie pracują z wytężeniem. Co tydzień prawie przybywa nowy pilot sportowy. Coraz więcej znajduje się chętnych nabywających dla własnego, prywatnego użytku samolot. Linje lotnicze rozwijają się szybkiem tempem. Wczoraj otwarta linja, już dziś ma samoloty przepełnione.

Wszystko skłania nas do powzięcia pewnych wniosków. Organizacja dzisiejsza L.O.P.P'u jest stanowczo za ciasna w swych ramach, nie wątpimy jednak, że w najbliższych tygodniach się rozbuduje.

Życie woła dziś o skoordynowanie wszystkich poczynań, o ujęcie w ramy programu. Życie zmusza nas do pracy w tempie lotniczem. Za tem życiem zdążać musimy, na wysiłek utrzymania tego tempa zdobyć się trzeba, gdyż inaczej utracimy je bezpowrotnie.

W świecie lotniczym nie mamy rozgraniczenia kompetencji. Lotnictwem cywilnem rządzi cały szereg urzędów i instytucji.

Czy nie jest to jednak czas najwyższy, by skończyć z polityką jutra, a zacząć nowy okres rozwoju w tempie lotniczym.

Pamiętajmy, że najgorzej jest czekać aż twardy mus żelazną swą dłonią zawlecze nas na tory, któremi dalej popędzi życie!

ZIEMIA i jej mieszkańcy wkroczyli w wiek lotnictwa.

Rozwój narodów i państw zależy dziś od postępów osiąganych na polu lotnictwa.

Wielu z nas nie zdaje sobie nawet sprawy z znaczenia i z istoty władzy nad powietrzem. Ująwszy ogólnie, lotnictwo w odróżnieniu od władzy nad ziemią i wodą jest tem, co pozwala nam dowolnie rozporządzać powietrzem. Może ono rozwijać się i pracować na całym świecie i na każdem miejscu, ponieważ tam gdzie jest powietrze, tam i lotnictwo być może. Nie jest ono związane ani z lądem ani z wodami, może przenosić się za pośrednictwem swego żywiołu z bieguna na biegun, z równika do strefu umiarkowanej, bez ograniczeń.

Transport i komunikację nazwano źródłem cywilizacji. Możność usprawnienia i skrócenia przestrzeni w olbrzymim stosunku, pozwala na szybszy obrót myśli i poczynań.

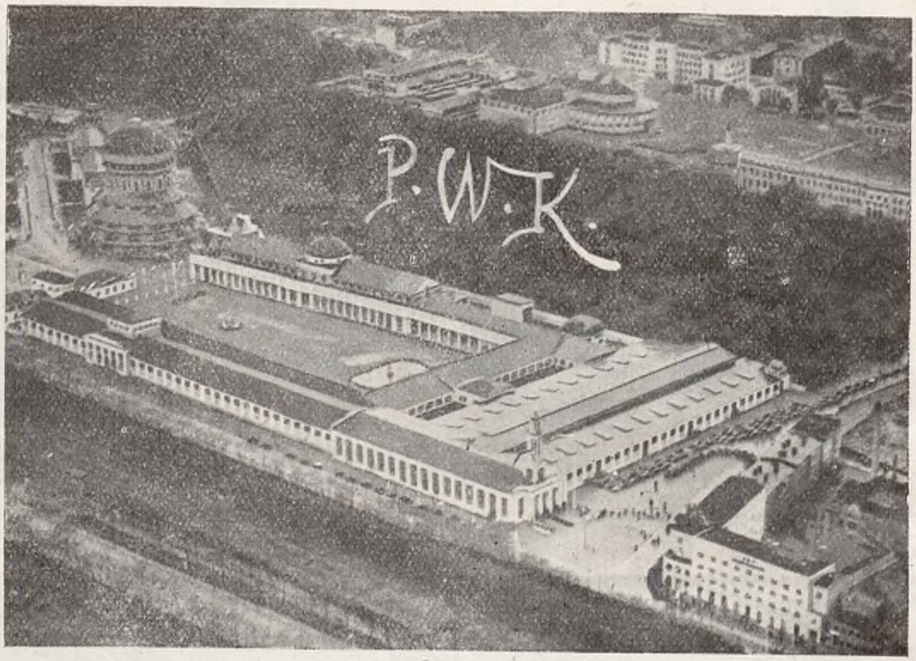
Lotnictwo umożliwia szybką wymianę, daje nam najcenniejszy dziś dar — szybkość. Szybkość jest również w dziedzinie obrony kraju warunkiem koniecznym.

Nie posiadamy granicy lotu w górę. Rozszerza się ona z każdym rokiem. Co rok zyskujemy blisko kilometrową warstwę powietrza ponad kulą ziemską. A dziś już mamy 12 kilometrową przestrzeń, która jest bezsporną własnością tego, czyje lotnictwo jest w stanie ją opanować.

Pracownicy nasi na niwie lotniczej mieli zadanie nadludzkie do spełnienia. W chwili gdy Ojczyzna nasza zrzuciła wieloletnie okowy niewoli, jak Polska długa i szeroka nie mieliśmy warsztatu pracy lotniczej. Ościenne państwa natomiast posiadały w swych granicach licznych pracowników i zasobnych w doświadczenie konstruktorów.

Tembardziej jednak duma rozpiera serca nasze, widząc na tym przeglądzie 10-cio letniej pracy, jakim jest Powszechna Wystawa Krajowa, tak liczny i tak imponujący plon pracy lotniczej, która wyraża się w eksponatach polskiego lotniczego przemysłu.

Tam, gdzie przed laty dziesięciu ścieliły się kobierce kwiatów, traw i zbóż, stoją dziś fabryki mrówczej pracy przemysłu, przesuwają się setki wykwalifikowanych pracowników, dudnią lasy warkotem polskich silników, szumią trawy lotnisk polskich, pod potężnym podmuchem startujących od A do Z polskich płatowców. Równolegle z rozwojem tego zasadniczego przemysłu postępuje również zwycięzko rozwój przemysłu pomocniczego, który wypiera wszelkie dodatkowe części i instrumenty, dotąd sprowadzane, a wypiera je nie dlatego, że daje wytwory krajowe, lecz dlatego że wytwory polskie są lepsze.



Zjęcie lotnicze Powszechnej Wystawy Krajowej. Po prawej u dołu przed Westibulem czwórka siwych koni, którymi Pan Prezydent Rzplitej przybył na otwarcie, dalej długi rząd samochodów. Tereny wystawowe puste — przed otwarciem.

W ostatnim numerze „Przeglądu Lotniczego" inż. Zdzisław Arnd w artykule p. t.: „Rozwój przemysłu lotniczego w Polsce" podaje następującą historję rozbudowy tego działu życia:

Walczące w Wielkiej Wojnie armje wyszkoliły nam w lotnictwie, pomimo swej woli, spory zastęp ludzi. Byli tam i żołnierze-mechanicy, byli oficerowie-piloci i obserwatorzy, byli wreszcie technicy i inżynierowie. To byli pierwsi twórcy polskiego lotnictwa i polskiego przemysłu lotniczego. W zakresie naprawy i budowy samolotów, oraz naprawy silników lotniczych dwa wojenne ośrodki tej pracy na ziemiach polskich dały nam dużej wartości kadry dla mającego powstać przemysłu lotniczego, to: Lwów i Warszawa, a nadewszystko ta ostatnia.

Stacjonowany we Lwowie austrjacki lotniczy Park Etapowy Nr. IV stał się terenem zupełnie wybitnej pracy technicznej i organizatoskiej kilku oficerów polaków, którzy z chwilą usunięcia załogi austrjackiej, w najtrudniejszych warunkach potrafili park ten uruchomić i nietylko prowadzić w nim naprawę sprzętu lotniczego, ale zorganizować i doskonałym skutkiem uwieńczyć seryjną fabrykację samolotów szkolnych typu austrjackiego. Wysiłek ten, dokonany w zdewastowanym warsztacie, przy braku materjałów i narzędzi dobrze świadczył o zdolnościach i energji tych oficerów, którzy mieli stać się jednymi z pierwszych organizatorów polskiej wytwórczości lotniczej. Niestety śmierć kilku z nich (Bastyr, Stec i inni), tę wybitną i patrjotyczną pracę w zaraniu przerwała.

Istniejące w Warszawie podczas okupacji niemieckiej wojskowe zakłady lotnicze, były nieporównanie większych rozmiarów niż we Lwowie. Od 1916 do 1918 r. czynna była w Warszawie przy ul. Kolejowej filja berlińskiej firmy samolotowej „Albatros", t. zw. „Albatros-Militärwerkstätten". Fabryka ta, nie mająca charakteru wojskowego, zorganizowana i prowadzona jak zwykle prywatne przedsięwzięcie przemysłowe, stała się znakomitym dwuletnim kursem fabrykacyjnym dla pracującego w niej polskiego

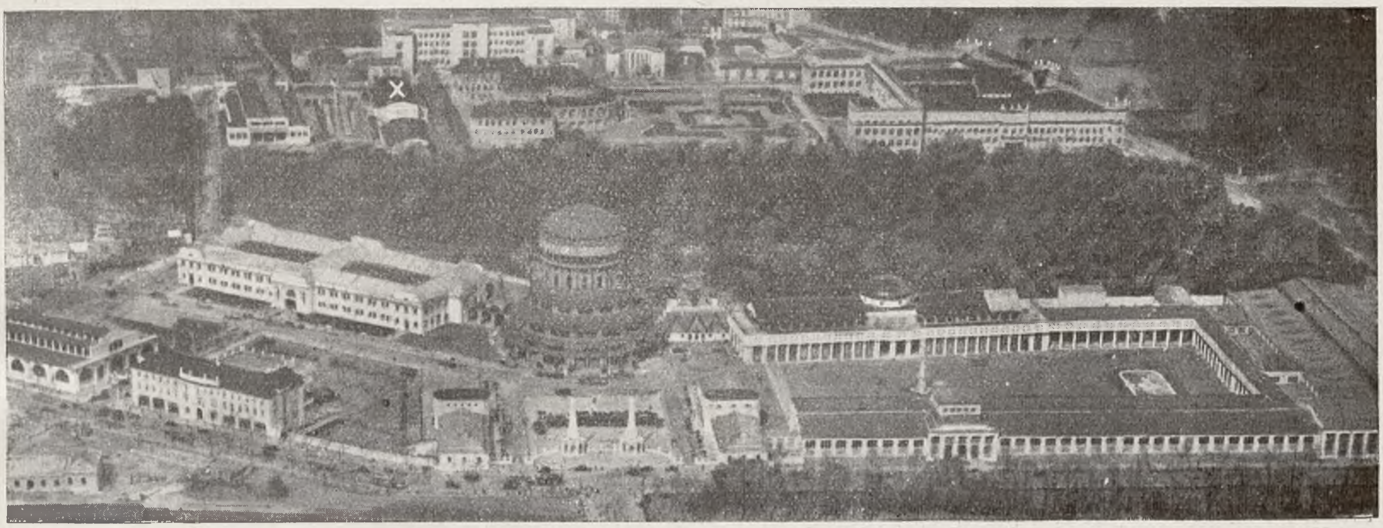
personelu. A personel ten, to kilku inżynierów i około 500 robotników, kierowanych przez niemieckich majstrów. Dwuletnia praca tego personelu dała w rezultacie około 120 „kapitalnych remontów“ samolotów różnych typów, oraz 200 płatowców szkolnych „Albatros“ B. II nowo zbudowanych.

W ciągu 1917 r. istniały też w Warszawie przy ul. Czerniakowskiej wojskowe warsztaty reparacyjne silników lotniczych, zatrudniające niespełna 100 rzemieślników polaków.

Władze zasada centralizacji wojskowych warsztatów, czyni z warsztatów warszawskich „Centralne Warsztaty Lotnicze“, które z tą chwilą stają się główną placówką reperacyjno-wytwórczą naszego lotnictwa.

W czasie swego 9-cio letniego istnienia, to jest od grudnia 1918 r. do stycznia 1928 r. Centralne Warsztaty Lotnicze nie tylko prowadzą naprawę samolotów, silników i samochodów, oraz wyrób i naprawę całego szeregu akcesorji lotniczych między innemi wyrób śmigieł), niedzin na dobę bez zmiany robotników, zaspakajają CWL potrzeby frontu i doprowadzają swoją wydajność do cyfry rekordowej, która za miesiąc lipiec tego roku wynosiła około 100 płatowców.

Poważne zadania, jakiemi obarczone były Centralne Warsztaty Lotnicze w ciągu pierwszych lat swego istnienia, to jest w okresie zupełnej jeszcze nieobecności prywatnego przemysłu lotniczego w Polsce, rozpierały ramy wojskowej organizacji tych warsztatów, zupełnie dla zadań tych nieodpowiednie. Kilkoletnie doświadczenie sprowadziło wreszcie zupełne zdemilitaryzowanie Centralnych Warsztatów Lotniczych i zorganizowanie ich na zasadach przemysłowo-handlowych począwszy od 1928 r. pod nazwą „Państwowe Zakłady Lotnicze“.



Powszechna Wystawa Krajowa, tereny A. i B. Krzyżykiem (×) białym oznaczony pawilon lotniczy. W środku u dołu Wieża Górnośląska, na prawo hala włókiennicza, przemysłu graficznego i elektrycznego. Zupełnie na lewo hala przemysłu ciężkiego. Po lewe, obok pawilonu lotniczego, pawilon Ministerstwa Komunikacji, po prawej Pałac Sztuki i Pałac Rządowy.

Po zlikwidowaniu obu powyższych zakładów z wiosną 1918 r., znaczna część pracującego w nich polskiego personelu rzemieślniczego przeszła do świeżo w tym czasie rozbudowanych warsztatów przy oficerskiej szkole obserwatorów na Polu Mokotowskiem, gdzie do ostatniej chwili trwania okupacji zaprawiała się nadal w nowem rzemiośle lotniczem, tak niezbędnym dla wstającej z grobu Polski.

Ten to personel stanowił pierwsze i niezastąpione kadry polskiego przemysłu lotniczego.

Pierwsza polska Władza lotnicza, pozostająca w rękach ś. p. płk. H. Łossowskiego zatroszczyła się od razu o zorganizowanie i uruchomienie po przełomowej przerwie, warsztatów lotniczych w stolicy przy pomocy wyżej wspomnianego personelu, mianując ich komendantem płk. inż. Tłuchowskiego, podówczas porucznika. Przyjęta przez

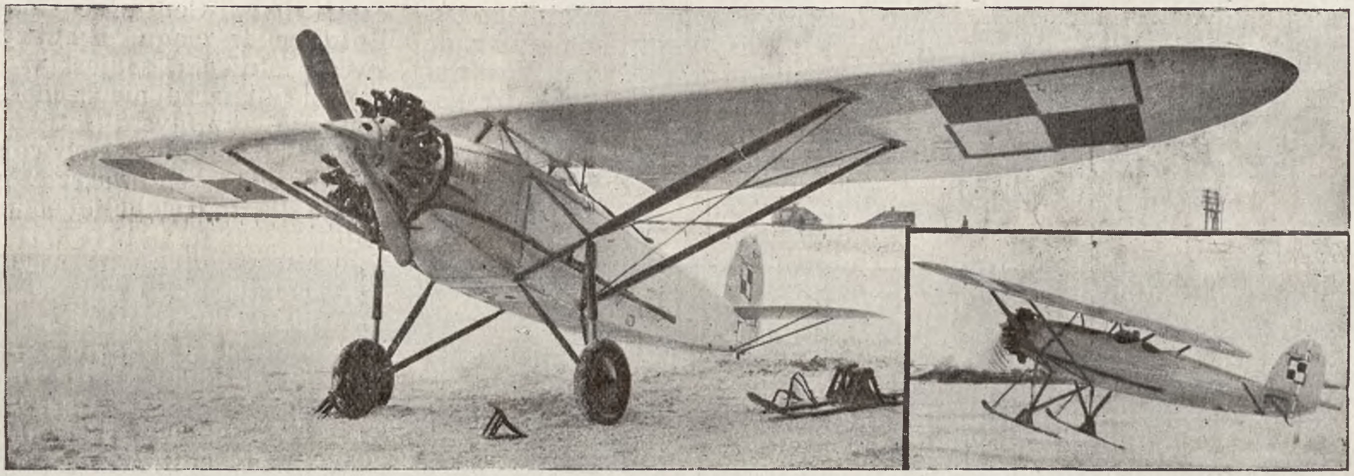
tylko zapoczątkowują wyrób seryjny płatowców szkolnych i budowę polskich prototypów płatowców, ale przedewszystkiem dostarczają powstającemu stopniowo prywatnemu przemysłowi lotniczemu personelu kadrowego pierwszorzędnej wartości. W 1919 r. Centralne Warsztaty Wojskowe wypuszczają pierwszy samolot wojskowy, całkowicie przez nie zbudowany według obcego wzoru. Inicjatywa ta, powzięta i przeprowadzona przez ówczesnego kierownika CWL por. inż. Karola Słowika, stała się dla niego fatalną. Podczas lotu pokazowego wobec Naczelnika Państwa i przedstawicieli mocarstw w sierpniu tegoż roku ginie on w katastrofie wraz z pilotem por. Jesionowskim.

Rok 1920, groźny dla państwowości polskiej, nakłada na Centralne Warsztaty Lotnicze obowiązki wyjątkowo ciężkie. Pracując w miesiącach przełomowych po 16 go-

W 1920 roku przystępuje do produkcji płatowców, firma E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie, znana z długoletniej paktyki w dzie dzinie ciężkiej mechaniki. Na podstawie zawartej umowy z wojskowemi władzami lotniczemi, firma organizuje dział budowy płatowców, który rozwijając się stale, przezwycięża początkowe trudności techniczne, spowodowane przedewszystkiem niefortunnym wyborem typu płatowca, przyjętego do fabrykacji i stopniowo dostarcza już samoloty doskonałej jakości, cieszące się pełnem uznaniem wojska. W chwili obecnej firma budu-

je na zasadzie licencji trójsilnikowe samoloty pasażerskie typu Fokker VII, dla potrzeb naszej komunikacji powietrznej, oraz własne prototypy konstrukcji inż. J. Rudlickiego, między inemi: R VIII dwustawiając po sobie wielki obszar gruntu (200 000 m²) i piękne budynki fabryczne. Zadania jakie oczekiwały tę wytwórnię, stały się udziałem innych firm, w tej chwili już istniejących, lub mających powstać.

Pierwsza z nich jest owocem inicjatywy podlaskich kół rolniczych, reprezentowanych przez bar. St. Rosenwertha, przy współudziale wybitnych przedstawicieli nauki i techniki. Wytwórnia ta, stając od-

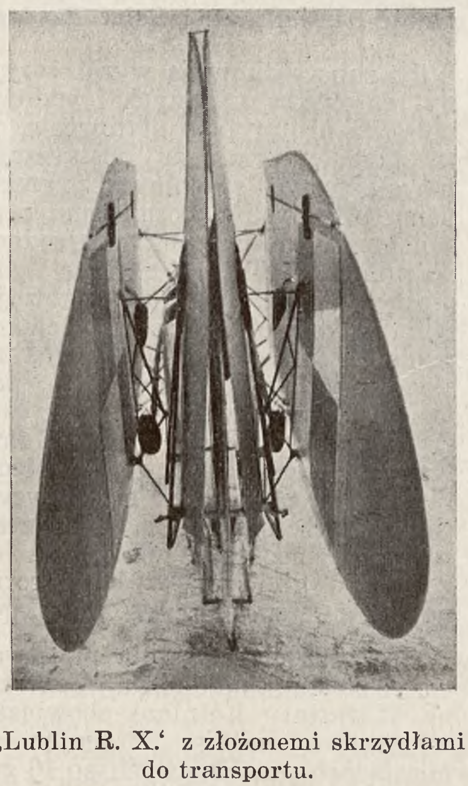


Na stoisku firmy Plage i Laśkiewicz zwraca powszechną uwagę w znacznej części wykonany z metalu płatowiec łącznikowy konstrukcji inż. Rudlickiego R. X. Na prawo start R. X na nartach, pilotem był mjr. inż. Makowski, na lewo R. X na kołach.

płat raidowy, który wykazał znakomite zalety w zeszłorocznym locie okrężnym Małej Ententy, R IX dwupłat komunikacyjny 6-osobowy świeżo ukończony, oraz R X — górnopłat łącznikowy, odznaczający się również bardzo dodatniemi cechami. Poza tem firma posiada dział fabrykacji śmigieł drewnianych, oraz wytwórnię cellonu. Ostatnio firma uruchomiła też fabrykację wyrzutników do bomb syst. inż. W. Świąteckiego, zakładanych na samoloty. Pierwsza serja tych wyrzutników wykonana została na zamówienie jednego z państw zaprzyjaźnionych. Dalsza produkcja tego artykułu przeznaczona jest również dla zagranicy.

W 1921 r. po dwuletnich zabiegach, ze strony francuskiego konsorcjum lotniczego, reprezentującego najpoważniejsze francuskie wytwórnie płatowców i silników, powstają „Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze w Warszawie na Okęciu. Przedsiębiorstwo to, które miało podjąć budowę płatowców i silników w dużej serji, zakrojone było na wielką skalę, nieproporcjonalną do rzeczowych potrzeb pokojowych lotnictwa polskiego. Skutkiem tego, jak również skutkiem niewłaściwych założeń programowych, zmuszone było poddać się w 1926 r. likwidacji, pozo-

W 1923 r. mniej więcej równocześnie powstają dwie wytwórnie płatowców: ‚Podlaska Wytwórnia Samolotów“ (PWS) w Białej Podlaskiej i Wielkopolska Wytwórnia Samolotów „Samolot“ w Poznaniu Ławicy.



„Lublin R. X.‘ z złożonemi skrzydłami do transportu.

razu na właściwym poziomie technicznym, poświęca się w pierwszym okresie swej pracy wyłącznie licencyjnej budowie płatowców wojskowych. Po dwuletnim okresie krzepnięcia i zharmonizowania organizacji wewnętrznej, wytwórnia ta zaprezentowała pierwszy swój własny prototyp płatowca wojskowego wywiadowczego (PW S 1) konstrukcji głównego swego konstruktora inżyniera S. Cywińskiego. Ukazuje się potem: PWS 3. — awjonetka tegoż konstruktora o bardzo ciekawej konstrukcji kadłuba składającego się z jednego dźwigara karosowanego zależnie od potrzeby, na samolot sportowy, lub pasażerski, lub wreszcie sanitarny, a w ostatnim czasie fabryka może się już pochwalić wybitnym sukcesem, wypuszczając samolot: pasażerski 8-io osobowy konstrukcji inż. Z. Ciołkosza PWS 20, który w kwietniu wzbudził wielkie zadowolenie i uznanie zarówno przedstawicieli Rządu, jak i kół fachowych. Projekt płatowca otrzymał 2-gą nagrodę na Konkursie Ministerstwa Komunikacji w 1928 r., a sam płatowiec powiększył tabor polskiej komunikacji powietrznej uruchamianej przez „Linje Lotnicze Lot“.

W budowie lub opracowaniu znajduje się jeszcze kilka własnych

prostotypów płatowców wojskowych i pasażerskich.

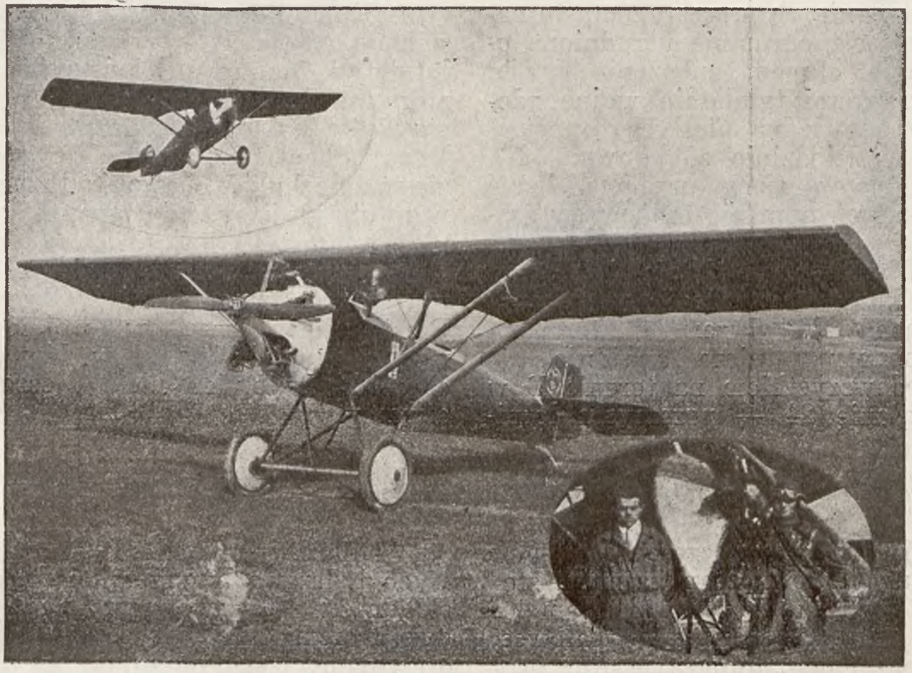
Wielkopolska Wytwórnia „Samolot“ powstała z inicjatywy Związku Lotników Polskich w Poznaniu, grupującego w swem łonie element młody i kochający swój zawód lotniczy. Stanowiło to dobry zadatek „ducha lotniczego“, jaki w każdej wytwórni lotniczej panować powinien. Patrjotyzm i kapitały obywateli poznańskich zdecydowały o powodzeniu tej inicjatywy. Wydzierżawiono skromny hangar wojskowy przy lotnisku w Ławicy i nie szczędząc ofiarnej pracy uruchomiono tę placówkę, która poświęciła się głównie budowie samolotów szkolnych, początkowo francuskich na podstawie licencji, a od 1926 roku zaczęła opracowywać własne prototypy samolotów szkolnych, wszystkie konstrukcji inż. R. Bartla. W 1927 r. ukazał się dwupłat B M 4, a następnie dalsze dwupłaty: B M 4a i transformacyjne B M 5 i B M 5a. Wszystkie te samoloty wykazały pierwszorzędne zalety, wzmagające się w każdym następnym typie, to dzięki metodycznemu stopniowemu rozwijaniu przyjętej formuły podstawowej.

B M 4 i B M 5 są pierwszymi polskimi prototypami, które oddane zostały do fabrykacji seryjnej. Zasługa pierwszeństwa w tym względzie bezsprzecznie należy do firmy „Samolot“ i jej konstruktora inż. R. Bartla.

W pierwszych latach swej pracy firma prowadziła też remont silników lotniczych, oraz zbudowała prototyp płatowca inż. Tułacza.

Zorganizowane w 1928 r. wzamian CWL, Państwowe Zakłady Lotnicze, rozszerzyły zakres działania swych poprzedników, przystępując do budowy seryjnej samolotów licencyjnych ze specjalnem uwzględnieniem konstrukcji metalowej. Jednocześnie rozpoczęto też opracowywanie własnych prototypów płatowców metalowych.

W zakresie budowy silników lotniczych, inicjatywa przemysłowa ujawniła się nieco później, niż w dziedzinie płatowców. Mianowicie w styczniu 1928 r. Wytwórnia Maszyn Precyzyjnych „Avia“ w Warszawie przystąpiła do budowy 80 — konnego silnika w układzie gwiazdowym, chłodzonego powietrzem Avia W. Z. 7. według projektu inż. W. Zalewskiego. Długotrwałe i kosztowne studja materjałowe doprowadziły do pomyślnego rezultatu, ukazał się bowiem pierwszy silnik tego typu, wykonany całkowicie z surowca krajowego, przebywając pomyślnie wszystkie próby na hamowni i w locie. Dalszy rozwój tego silnika jest obecnie przedmiotem zabiegów ze strony firmy i konstruktora.



Na Powszechnej Wystawie Krajowej zajmuje jedno z stoisk awjonetka nagrodzona pierwszą nagrodą na ostatnim konkursie. W owalu konstruktorzy awjonetki bracia Działowscy z Mielca (pod Krakowem), w górze awjonetka

Iniciatywę wytwórni „Avia“ poprzedzają wysiłki prywatne inż W. Zalewskiego, który nietylko własnym pomysłem, ale i własnemi rękami buduje swój pierwszy silnik próbny również w układzie gwiazdowym, chłodzony powietrzem o mocy 17 MK. Wbudowany następnie na miniaturową awionetkę tegoż konstruktora zachowuje się doskonale w powietrzu, biorąc udział w konkursach awionetek.

Do tego samego również okresu należą prace inż. Brzeskiego, konstruktora silnika birotacyjnego małej mocy o równoległym układzie cylindrów. Niezmiernie ciekawy w konstrukcji i wyróżniający się wyjątkowo niską waga (ca. 60 gr. na 1 MK), silnik ten dał dodatnie wyniki na hamowni i rozwijany jest nadal przez konstruktora.

Z końcem 1926 r. miejsce zlikwidowanych „Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych“, t. zw. „Frankopolu“ na Okęciu pod Warszawą zajmują „Polskie Zakłady Skody“, które reprezentują kapitał zagraniczny. Rozporządzające znacznymi środkami finansowymi, oparte o długoletnią umowę z Rządem na seryjną budowę silników lotniczych, inwestują poważny kapitał w budynki i najnowsze urządzenia techniczne i laboratoryjne, stwarzając największa i na najwyższym poziomie technicznym postawiona placówkę wytwórczości silników lotniczych w Polsce. Narazie Zakłady Skody budują silniki francuskie i amerykańskie na podstawie licencji. Należy się spodziewać, że rozporządzając tak wyjątkowymi środkami technicznymi i materjalnymi zastąpią po pewnym czasie budowę licencyjnych silników budową silników własnej konstrukcji.

Wszystkie wytwórnie remontujące lub budujące płatowce i silniki, zmuszone były od zarania swej działalności posiłkować się surowcami i półfabrykatami przeważnie pochodzenia zagranicznego. Polska wytwórczość tych artykułów, albo dopiero odżywała po przejściach wojennych, albo jakością swą niezupełnie odpowiadała warunkom technicznym, wymaganym dla konstrukcyj lotniczych. Stopniowy rozwój seryjnej produkcji płatowców, znakomicie zwiększył popyt na surowce i półfabrykaty lotnicze i wywołał zainteresowanie szeregu firm lotnictwem, jako nowym klijentem. Ta pomyślna konjunktura,

wsparta odpowiednią polityką Władz lotniczych, sprawiła, że wiele artykułów sprowadzanych dla lotnictwa z zagranicy stopniowo znajdywało swe swe źródło wytwórcze w kraju.

* * *

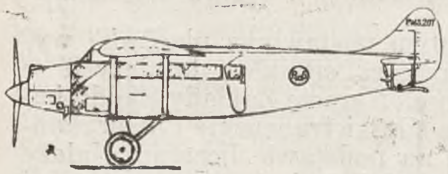
Wysiłek przemysłu lotniczego na Wystawie jest tembardziej godny uznania, że praca przemysłu naszego jest ogromnie utrudniona ogólnym stanem zubożenia kraju. Wyczerpani tyloletnią wojną zdobywamy się na niesłychany wysiłek w dziedzinie odbudowy. Na nowo powstający przemysł łożyć większych sum nie byliśmy w stanie.

Wystawa w dziale lotniczym przedstawia się jednak wręcz imponująco. Na obszernych terenach eksponaty lotnicze znajdują się przedewszystkiem na terenie B w pawilonie 24 — przemysłu lotniczego. Poza tym zbiorowym pokazem pracy lotnictwa znajdujemy w poszczególnych działach eksponaty lotnicze. I tak: w Wieży Górnośląskiej (teren A) wystawiają Państwowe Zakłady Samochodowe wóz aerofoto, w hali ciężkiego przemysłu wystawiają Polskie Zakłady Skody silniki lotnicze, Ministerstwo Komunikacji w własnym pawilonie (teren B) wystawia dział lotnictwa komunikacyjnego, Ministerstwo Spraw Wojskowych wystawia w Pałacu Rządowym prace Departamentu Lotnictwa i wreszcie w gmachu Wychowania Fizycznego znajdujemy dział sportu lotniczego.

Na terenie A znajduje się prócz powyższych pawilon Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, który dla niewiadomych powodów do chwili kiedy to piszę nie był jeszcze otwarty.

Podlaska Wytwórnia Samolotów.

W środkowej części pawilonu przemysłu lotniczego zajmuje stoisko Podlaska Wytwórnia Samolotów. Wystawia ona trzy płatowce, szereg modeli, fotografje oraz próby okuć i łączeń. Cały środek zajmuje pierwszy polski płatowiec komunikacyjny PWS 20.



PWS 20 jest górnym jednopłatem o konstrukcji drewniano - płócienno-stalowej; zewnętrznie przedstawia się bardzo korzystnie i uwzględnia jak najdalej idącą wygodę pasażerów. Silnik o mocy 450 MK wykonany w Polskich Zakładach Skody dopełnia płatowiec o konstrukcji całkowicie w Polsce wykonanej. Konstruktorem jego jest inż. Zbysław Ciołkosz, z biura konstrukcyjnego Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Skrzydło dwudzielne płatowca o profilu A. Bobek Nr. 4 jest drewniane i posiada dwie podłużnice, na których są osadzone drewniane żeberka. Całość kryta jest płótnem. Po obu stronach skrzydło posiada po dwa okucia dla zaczepienia 2 zastrzałów w środkowej części, w górnej części kadłuba łączą się połowy skrzydła sworzniami.

Kadłub wykonany z rur stalowych i drzewa w przedniej części składa się z dwóch warstw pomiędzy któremi znajdują się żeberka drewniane. Część od silnika do kabiny pasażerskiej kryta jest osłonami aluminjowemi, zezwalającemi na łatwy dostęp do silnika, reszta kryta jest sklejką. Tuż przed skrzydłem znajduje się kabina pilota i mechanika, dobrze zakryta, lecz dająca pilotowi w powietrzu bardzo obszerne pole widzenia. Wygodne siedzenia umieszczone są w sposób pozwalający jednym rzutem oka ogarnąć komplet instrumentów pokładowych i nie męczące sterowanie, odbywające się za pomocą koła i orczyka. Przed siedzeniem mechanika znajduje się drugi ster, który można łatwo wyjąć. Łoże silnika konstrukcji stalowej posiada w tylnej swej części ochronną ścianę przeciwpożarową. Pod siedzeniami pilota i mechanika znajduje się obszerny przedział dla bagażu. Kabina pasażerska posiada 8 wygodnych foteli, szerokie rozsuwane okna, jest wysoka, wygodna i łatwo dostępna przez wygodne drzwi z lewej strony, pod któremi znajduje się 1 stopień. W dachu kabiny pasażerskiej przewidziany jest w myśl przepisów otwór bezpieczeństwa. Za kabiną pasażerską jest osobna ubikacja toaletowa, posiadająca umywalkę z zlewem oraz ustęp. Całość wykonana bardzo starannie, fotele kryte skórą , kabina wewnątrz oświetlona, przedstawia się imponująco.

Podwozie płatowca z 4 zastrzałów łączonych w dwa V, o osi niedzielonej, usztywnione jest linkami



Pawilon przemysłu lotniczego. Po lewej stoisko Podlaskiej Wytwórni Samolotów z dyplomami, modelami i szafką z fotografjami. Na prawo stoisko firmy „Avia".

i zaopatrzone w amortyzację wykluczającą gwałtowne wstrząsy na normalnem lotnisku.

Charakterystyki:

Rozpiętość — 17,6 m
Długość — 12,67 m
Wysokość — 3,71 m
Powierzchnia nośna — 52,9 m^2
Silnik — 450 MK
Ciężar własny — 1850 kg
Ciężar użyteczny — 1350 kg
Ciężar całkowity — 3200 kg
Obciąż. powierzchni — 60,5 kg/m^2
Obciąż. mocy — 7,1 kg/MK
Największa szybkość - 190 km/gdź
Teor. szybkość ląd. — 93 km/gdź
Pułap — 4000 m

Płatowiec P. W. S. 20 został odznaczony nagrodą Min. Komunikacji i w kilku egzemplarzach zamówiony dla Linji Lotniczych „Lot".

Dla udogodnienia rzeszom zwiedzającym Podlaska Wytwórnia Samolotów umieściła obok płatowca schodki drewniane, pozwalające na dokładne zapoznanie się z wnętrzem kabiny pasażerów i pilota.

Drugim eksponatem tejże Wytwórni jest **P. W. S. 5,** płatowiec dwumiejscowy o silniku również wytwarzanym w polskich zakładach Skody — Wright o mocy 220 MK. Konstruktorami płatowca są: inż. Grzędzielski i A. Bobek.

Skrzydło płatowca o konstrukcji dwupodłużnicowej posiada żeberka drewniane, kryte jest sklejką, dla uodpornienia której na działanie atmosferyczne użyte jest jeszcze jedno pokrycie z płótna impregnowanego cellonem. P. W. S. 5. jest dwupłatem o profilu skrzydła A Bobek Nr. 7. W skrzydle przed lotką jest stała szczelina dająca w wyniku lepszą stateczność, krótki start i krótki wybieg przy lądowaniu.

Kadłub konstrukcji drewnianej posiada wygodną kabinę pilota tuż za skrzydłem. Poza nią znajduje się wygodne i głębokie siedzenie obserwatora, dobrze ochronione od wiatru. Po bokach w przedniej i tylnej części kadłuba znajdują się zaczepy konstrukcji stalowej dla umocowywania skrzydeł w stanie złożonym. Dzięki temu płatowiec nadaje się łatwo do transportu i przechowania w szopach lub stodołach.

Podwozie konstrukcji z rur stalowych bezosiowe zapewnia łatwość lądowania na najtrudniejszych lądowiskach.

Charakterystyka:

Rozpiętość — 9 m
Długość — 6,735 m
Wysokość — 2,3 m
Powierzchnia nośna — 25 m^2
Silnik Wright — 220 MK
Ciężar własny — 715 kg
Ciężar paliwa — 155 kg
Ciężar użyteczny — 230 kg
Waga w locie — 1160 kg
Obciążenie powierzchni — 44 kg/m^2
Obciążenie mocy — 5 kg/MK
Wytrzymałość — 8
Największa szybkość — 180 km/g
Szybkość lądowania — 65 km/g
Pułap — 5000 m
Czas wznoszenia się na 1000 m 4 min.
Zasięg 600 km.

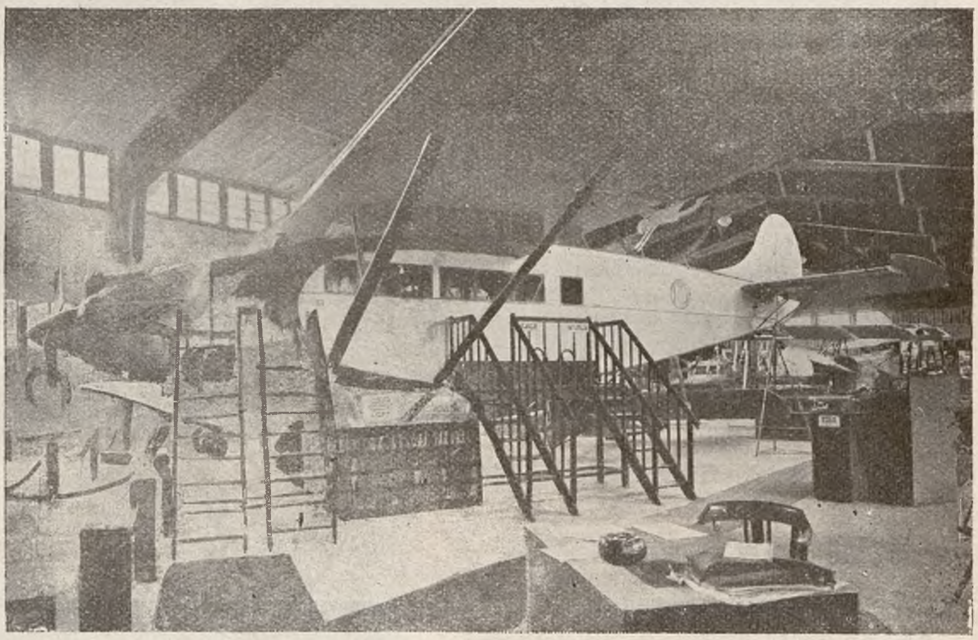
Trzecim płatowcem wytworzonym przez Podlaską Wytwórnię Samolotów jest **P.W.S. 4** awjonetka jednoosobowa konstrukcji A Bobka.

PWS 4 jest znana czytelnikom naszego pisma z ostatniego konkursu w Warszawie, na którym uzyskała drugą nagrodę w ogólnej punktacji.

Kadłub PWS 4 jak i zresztą całość jest konstrukcji drewnianej. Skrzydło umocowane jest w górnej części kadłuba o 10 cm pod wierzchem. Siedzenie pilota wygodne i dające dobre pole widzenia, jest ważną zaletą płatowca sportowego. Duży zasięg 400 km pozwala na dokonywanie odległych podróży. Łatwy i szybki demontaż będący dodatnią cechą turystycznego płatowca dopełnia obrazu tej tak sympatycznie prezentującej się maszynki.

Charakterystyka.

Silnik Salmson AD. 9 — 40 MK
Szybkość maksymalna — 140 km/g
Szybkość lądowania — 60 km/g
Pułap — 3000 m
Zasięg — 400 km
Rozpietość 7,6 m
Długość — 5,57 m
Wysokość 1,8 m
Powierzchnia nośna — 11 m^2
Profil — A. Bobek Nr. 6
Ciężar własny — 238 kg
Ciężar paliwa — 32 kg
Cieżar użyteczny — 80 kg
Waga w locie — 350 kg
Obciążenie powierzchniowe 32 kg/m^2
Obciążenie mocy — 8,8 kg/MK
Współczynnik bezpieczeństwa 7.



Stoisko Podlaskiej Wytwórni Samolotów z płatowcem komunikacyjnym P. W. S. 20. Po prawej postument z modelami wykonanych płatowców.

Wszystkie płatowce P. W. S. przybyły do Poznania drogą powietrzną w doskonałych warunkach, stanie i czasie.

Prócz płatowców wystawia wytwórnia komplet modeli, wykonanych lub opracowywanych samolotów i tak:

P. W. S. 1 — dwu-siedzeniowy z silnikiem 450MK

P. W. S. 3b — dwu - siedzeniowy z silnikiem 60 MK

P. W. S. 10 — jedno - siedzeniowy myśliwski z silnikiem 450 MK

P. W. S. 11 — szkolny z silnikiem 80 MK

P. W. S. 12 — szkolny przejściowy z silnikiem 200 MK.

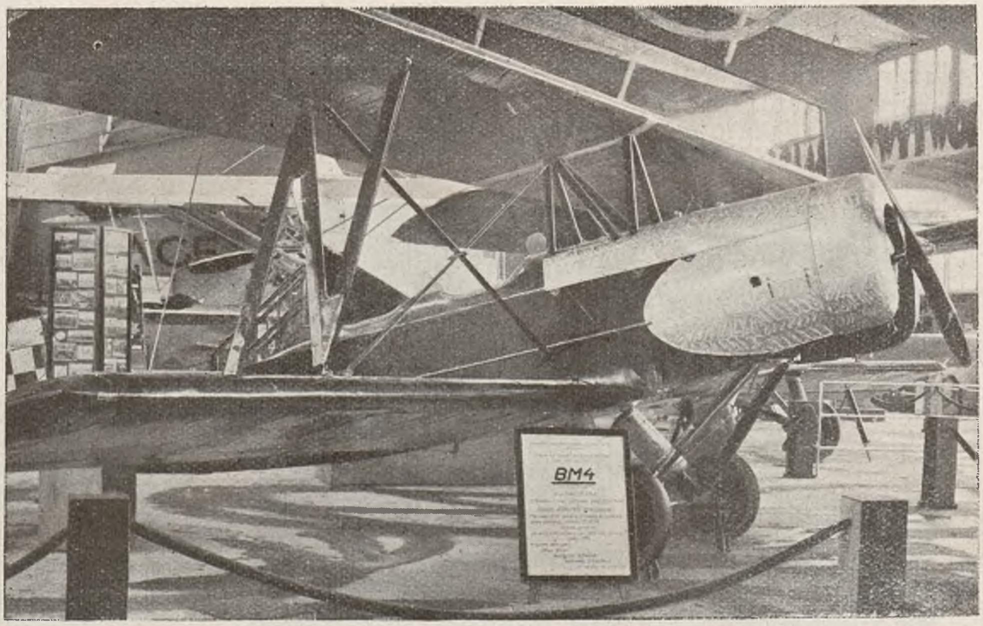
P. W. S. 21 — komunikacyjny 5-7 osobowy z silnikiem 420 MK

P. W. S. 23 T — transportowy olbrzym o rozpiętości 32 m i długości 20 m z 3 silnikami po 220 MK

P. W. S. 50 — sportowy dwu-miejscowy.

Pozatem na stoisku znajduje się w gustownej gablotce oszklonej wykonanej w fabryce komplet fotografji zakładów oraz komplety prób okuć, łączeń rur spawanych, naprężeń ścinających nity stalowe i duralowe.

Samolot Sp. Akc.



Stoisko firmy Samolot. Płatowiec B. M. 4 widziany z boku.

Wytwórnia poznańska wystawia poraz pierwszy w Polsce budowany seryjnie płatowiec szkolny inż. R. Bartla typu B.M.4. Płatowiec ten, który czytelnicy nasi znają dokładnie z opisów, posiada ogólnie znane cechy: łatwość sterowania, pewność i bezpieczeństwo lotu, zapewniające mu doskonałe imię w kraju, a nawet poza granicami państwa. Ważną również zaletą tego płatowca jest standaryzacja części, specjalnie okuć, dzięki czemu jest on stosunkowo tani w produkcji przy większych zamówieniach.

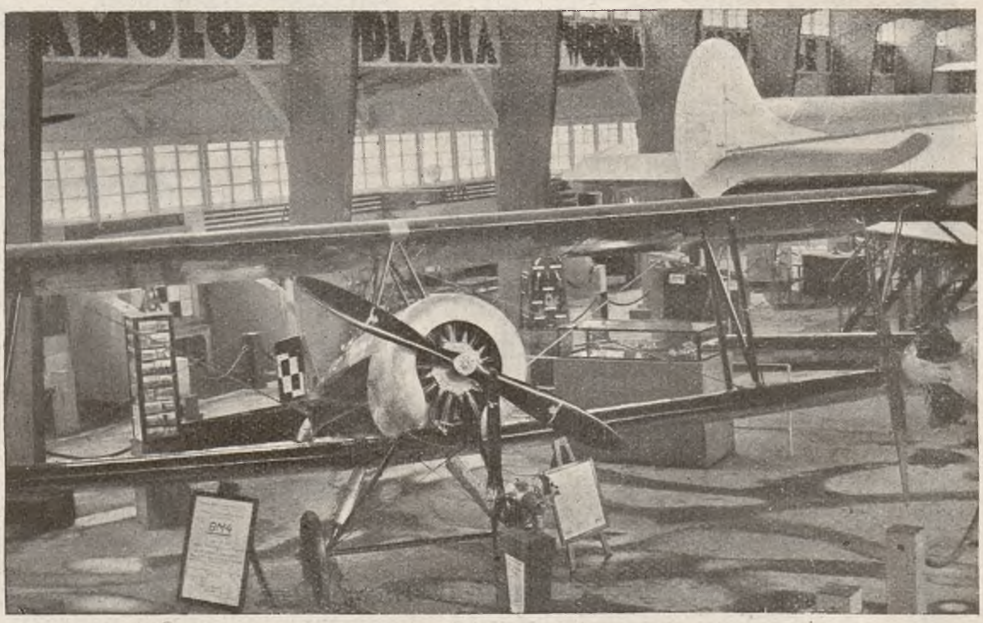
Płatowiec tego typu został swego czasu ofiarowany przez rząd polski królowi Afganistanu.

S. A. Samolot wystawia pozatem 3 modele. Model płatowca B. M. 5, szkolnego przejściowego, który również znają dobrze czytelnicy nasi z opisów w poprzednich numerach. Płatowiec ten nadaje się doskonale do treningu. Pozatem wystawia „Samolot“ dwa modele awjonetek konstrukcji inż. Nowakowskiego i Medweckiego, 4 osobową z silnikiem Anzani 45 MK oraz dwuosobową z silnikiem Anzani 25 MK.

W rogu stoiska wystawiony jest silnik inż. Walisa wykonany całkowicie w warsztatach „Samolotu“ Silnik dwusuwowy o dwuch cylindrach stalowych rozwija moc 18 KM.

Charakterystyka.

Cylindrów — 2
Średnica cyl. — 74 m/m
skok — 80 m/m
Pojemność cyl. — 688 cm^2
Przy 2000 obotach — 16 MK
Przy 2400 obrotach — 18 MK
Waga z piaskiem — 17,2 kg.



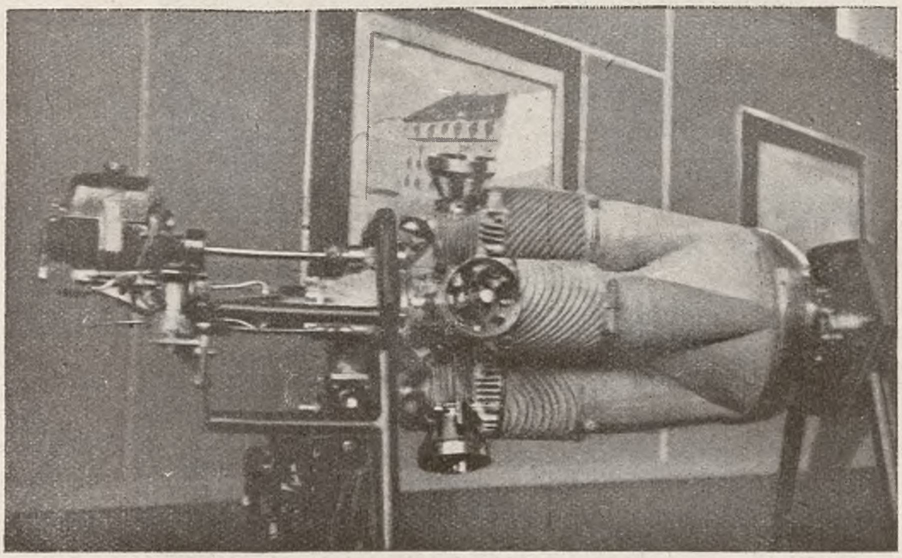
Stoisko firmy Samolot. Płatowiec B. M. 4, silnik inż. Walisa, szafka z fotografjami i gablotka z modelami. Na prawo ogon płatowca P. W. S. 20.

Polskie Zakłady Skody.

W hali ciężkiego przemysłu zajmują stoiska Polskie Zakłady Skody, które obok innych działów posiadają wspaniale wyposażoną wytwórnię silników lotniczych. Wytwórnia ta produkuje na zasadzie licencji silniki 450 MK (Lorraine-Dietrich) i 220 MK (Wright), charakterystyki tych silników są następujące:

Silnik Lorraine - Dietrich 450 MK
12 cylindrów W 60° chłodzenie wodne
Średnica × skok 120×180
Stopień sprężania 6
Moc 450 MK
Obrotów na minutę 1850
Ciężar 382 kg
Kg na 1 MK 0,85
Zużycie paliwa 220 gr. MK

Silnik 220 MK Wright'a
9 cylindrowy — gwiazdowy
Chłodzenie powietrzem
Średnica × skok 114×140
Stopień sprężania 5,2
Moc MK 220

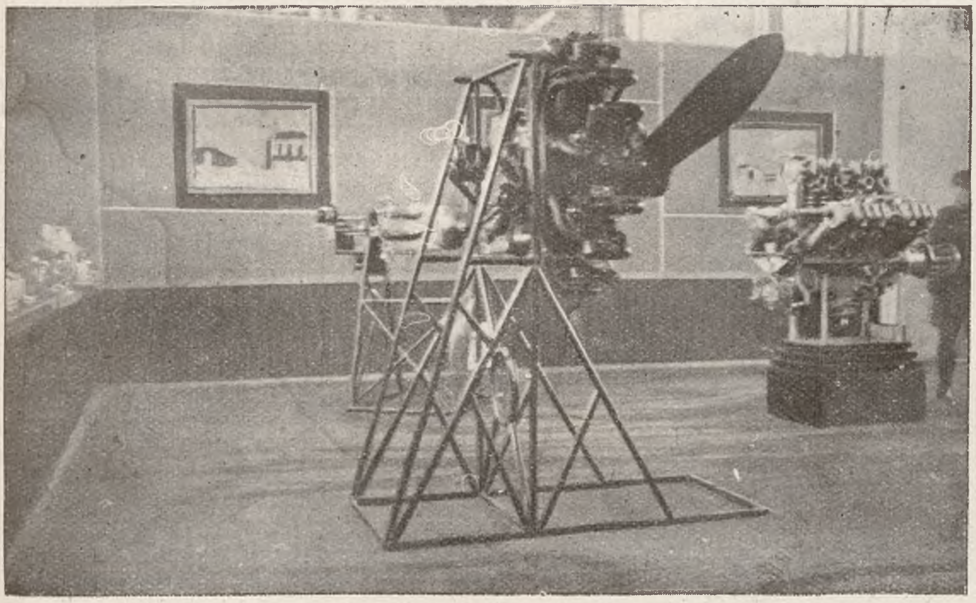


Silnik birotacyjny inż. Brzeskiego na stoisku Polskich Zakładów Skody.

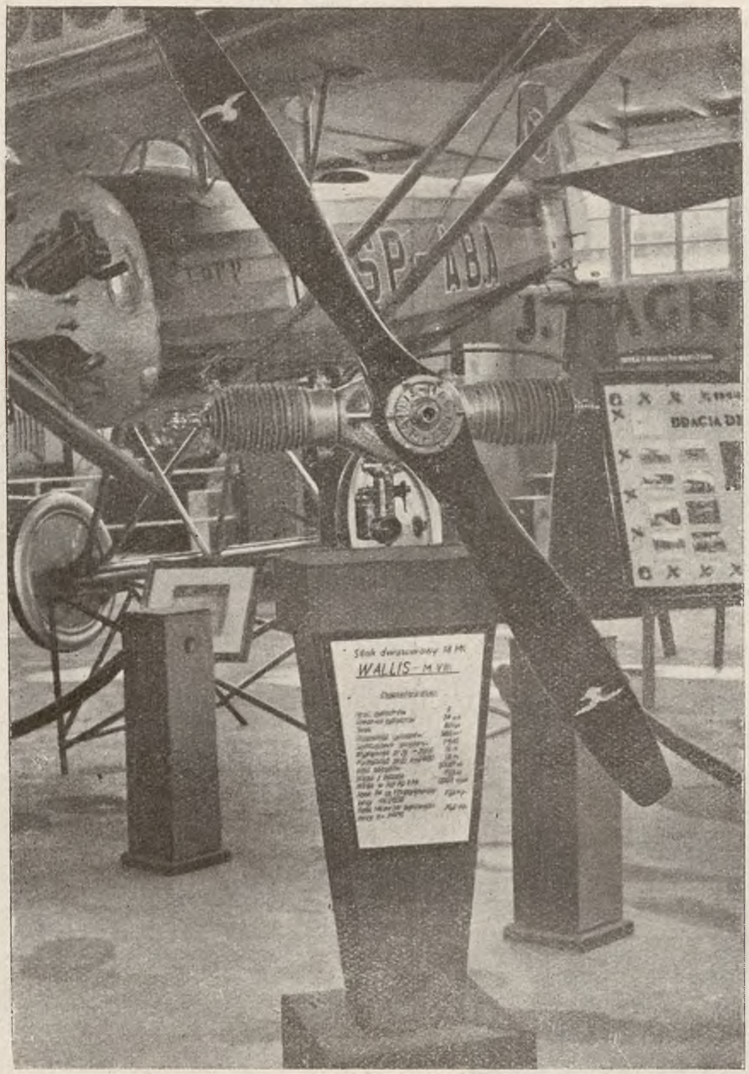
Obrotów na min. 1800
Ciężar kg 233
Kg. na 1 MK 1,165
Zużycie paliwa gr. MK 240.

Na stoisku Polskich Zakładów Skody widzimy silnik Lorraine-Dietrich 450 MK wykonany w przekroju, który jest swego rodzaju majstersztykiem. Umiejętnie wykonane wykroje pozwalają na dokładną obserwację pracy każdego poszczególnego elementu silnika, będąc dzięki tem doskonałym materjałem naukowym.

Prócz wspomnianego silnika wystawione są Wright 220 MK i drugi egzemplarz Lorrain'a oraz **silnik birotacyjny inż. Brzeskiego.** Silnik ten będący swego rodzaju rewelacją w dziedzinie techniki konstrukcyjnej silników lotniczych rozwija moc **137 MK i waży 66 kg tj. waży 0,48 gr. na 1 MK** dokładny opis tego silnika umieścimy w numerze następnym. C. d. n.



Stoisko Polskich Zakładów Skody. Na pierwszym planie silnik Wright 220 MK, na prawo silnik Lorraine — Dietrich 450 MK.



Silnik inż. Walisa na stoisku Samolotu. Za silnikiem soisko br. Działowskich z awjonetką nagrodzoną 1-szą nagrodą na ostatnim konkursie polskim.

Lot Polonji.

Medjolan, w maju.

OD paru tygodni odbywają się pomiędzy starem lotniskiem medjolańskiem w Taliedo a olbrzymią płaszczyzną Malpensy, przy Gallarata, próbne loty srebrzystego dwupłatowca — olbrzyma, o białym orle na czerwonem polu i wielkim napisie „Polonia“ wymalowanymi złocistemi literami na boku kadłuba. Jest to włoski samolot, na którym polscy lotnicy Włodzimierz Klisz i Adam Stefan Kowalczyk zamierzają wkrótce odbyć lot Medjolan-Chicago.

Jak powstał i doszedł do skutku pomysł śmiałego przedsięwzięcia, możne w paru słowach opisać. Odruch uczuciowy, jaki zostawiła w czyźnie pielgrzymka Polaków z Ameryki, w r. 1927, spowodował myśl oddania wizyty dalekim współbraciom.

Był to rok Lindbergha, polecenie zawiezienia do Ameryki bratnich pozdrowień rodaków można było poruczyć jedynie ludziom skrzydlatym. — Prezydent Rzeczypospolitej pochwalił zamiar szlachetny, a Polacy Oceanu wyrażali życzenie finansowania lotu własnemi siłami. Wkrótce zebrano na ten cel 36,000 dolarów.

Wybitny członek amerykańskiej Polonji, p. Stanley — Adamkiewicz, przybył do Europy, aby czuwać nad powagą imprezy, administrować umiejętnie zebraną sumę i uzyskać, aby celem lotu stała się druga stolica amerykańska: Chicago. Zamieszkuje tam bowiem najsilniejsza liczebnie emigracja polska — i miasto to pragnie stać się lotniczem środowiskiem dla całego świata.

Wybór załogi nie przedstawiał większych trudności, ochotników bowiem było bez liku. Jako pierwszego pilota wybrano jednogłośnie Włodzimierza Klisza, znanego pilota komunikacyjnego liczącego 36 lat wieku i 13 karjery lotniczej. Jako drugi, towarzyszyć mu będzie 30-letni oficer — lotnik w czynnej służbie od r. 1925, Adam Stefan Kowalczyk, z 3 p. lotn. w Poznaniu.

Zagadnienie płatowca natomiast przedstawiało większe trudności.

Polska nie posiadała jeszcze dostatecznego przemysłu lotnicz., należało więc zwrócić się do zagranicy. — Jeden aparat niemiecki, nadający się do gigantycznego lotu, kosztował o wiele więcej od złożonych do dyspozycji 315.000 złotych, któremi należało pokryć wszelkie koszta, związane z wyprawą, — a więc przygotowania do lotu, kilkumiesięczny pobyt za granicą załogi, zakup przyrządów — oprócz samolotu — benzyny — paliwa i t. d. Projekt zakupienia samolotu francuskiego nie znalazł poparcia u Klisza i Kowalczyka, którzy — nawiasem mówiąc — są bardzo przesądni — jak wszyscy lotnicy. Wraz z mister Adamkiewiczem, „wujaszkiem z Ameryki“, jak go pieszczotliwie nazywają, przyjechali więc do Włoch. Suma do dyspozycji — jak już powiedziałem — nie była zbyt wielka. Lot transoceaniczny, do którego trzebaby projektować i zbudować specjalny samolot, kosztowałby trzy razy więcej. W Medjolanie jednak nasza trójka doznała nader życzliwego przyjęcia i poparcia ze strony znanego włoskiego konstruktora, Caproni'ego. Pociągnięty śmiałem ich przedsięwzięciem oświadczył on gotowość przysposobienia do lotu aparatu „CA 73“ na warunkach, umożliwiających finansowanie całkowitej wyprawy sumą, jaką lotnicy mieli do dyspozycji.

Płatowiec włoski „CA 73“ — ma skrzydła górne długości 18 mtr., dolne 25 mtr., cztery silniki Isotta-Fraschini po 250 MK, waga jego bez ładuku wynosi 3700 kg., a nieść może 2200 kg. Dla umożliwienia długiego lotu, odległość bowiem od Baldonell, lotniska w Irlandji, gdzie lotnicy zamierzają lądować

przed zdobyciem oceanu, do Terranowy wynosi ponad 3100 kilom., — trzeba było wydłużyć kadłub, który będzie mógł pomieścić 14 wielkich zbiorników benzyny. Ładunek benzyny wynosić będzie 6500 litrów, co równa się 4500 kg. Wagę tę, po całkowitem przebudowaniu „CA 73“, „Polonia“ bez trudu będzie mogła unieść.

Na „Polonji“ nie będzie radjostacji.

„Pół godziny benzyny więcej — powiedział Klisz — może być naszym ratunkiem“ i po zastanowieniu się, piloci oświadczyli się w to miejsce za paliwem.

„Polonia“ zabierze żywności na cztery doby i zamiast zwykłej łódki nieprzemakalnej — Klisz wybrał rodzaj pneumatycznej „kombinacji“ która w razie przymusowego opuszczenia się na fale, utrzyma lotników przez kilkanaście godzin na powierzchni. Samolot poza tem zaopatrzony jest w najnowsze przyrządy orjentacyjne.

Zamierzoną drogą odbędą lotnicy w trzech etapach: Medjolan — Baldonnell, właściwy przelot z Irlandji do Kanady i niezbyt długa droga końcowa, razem około 7000 kilometrów.

Przygotowywania do lotu zrobiono z największą dokładnością. „Polonia“ codziennie odbywa stopniowo próby zużycia, ładunku, szybkości, pod kierunkiem Dominika Antonini'ego, który projektował i przebudował aparat. Klisz trenuje się metodycznie — w jednym tylko miesiącu przeleciał 21000 kilometrów na ciężkich kilkumotorowych samolotach. Należy obecnie oczekiwać ostatecznej decyzji: przepowiedni meteorologicznych. Jedynie bowiem umiejąc doczekać się cierpliwie przychylnych warunków powietrznych, polscy piloci zwyciężą. Lot ich śledzić będą z zajęciem nie tylko współrodacy, lecz i całe Włochy, gdyż po za Białym Orłem na czerwonem polu, będącym symbolem odrodzonej Polski, — „Polonja“ skrzydlata poniesie poprzez ogrom Oceanu także trójbarwną oznakę Italji.

„Nadęty hrabia“.

Szwendające się po świecie szwabskie cygaro powietrzne, naruszające przy sposobności granice państw, udowodniło jeszcze raz, że sterowiec jest bardzo niepewnym środkiem komunikacji powietrznej i w razie silnych wiatrów okazało jaskrawo całą swą bezsilność.

W połowie maja wybrał się dr. Eckener na sterowcu „Graf Zeppelin“ na lot z Friedriechshafen do Ameryki południowej. Lot ten nieudał się najzupełniej. Nad Hiszpanją pomiędzy Walencją i Alicante po zepsuciu się drugiego silnika postanowił dr. Eckener zawrócić do Friedriechshafen. Silne wiatry jednak uniemożliwiły mu powrót. Miotany przez 16 godzin po dolinie Rodanu zdołał wreszcie wylądować w Cuers, wojskowem lotnisku Tulonu.

Opis tej drogi jest rzeczywiście dramatyczny.

Dowódca niemieckiego sterowca „hr. Zeppelin“ dr. Eckener, który swój przereklamowany start do Ameryki poprzedził grubjaństwami pod adresem Francji, zdobywając się na typowo niemieckie „Kraftworte“ o rzekomej francuskiej nieprzyzwoistości, od rana 17 maja bombardował francuskie ministerstwo lotnictwa i południowo-francuskie garnizony wołaniami o ratunek i prośbami o pomoc przy przymusowem lądowaniu.

Posuwał się on nad Prowancją, przeciwko miejscowemu wiatrowi, zwanemu „mistral“ z szybkością zaledwie 15 km. na godzinę, co odpowiada mniej więcej chyżości konia biegnącego kłusem.

Gdy balon niemiecki znalazł się pod Valence, na południe od Lugdunu, z pokładu zrzucono pisemną prośbę, przytwierdzoną do worka z piaskiem. Dr. Eckener prosi miejscowy garnizon wojskowy o wskazanie miejsca do wylądowania. Równocześnie francuskie ministersewo lotnictwa otrzymało telegram Eckenera, donoszący o straceniu możności manewrowania i proszący o wskazanie lotnisk, na których sterowiec mógłby wylądować. Ministerstwo fancuskie wskazało radjotelegraficznie odpowiednie lotniska i poleciło eskadrom pułku lotniczego w Lugdunie, aby odszukały „Zeppelina“.

O godzinie 16 minut 30 zaobserwowano statek dr. Eckenera w dolinie Rodano z bezczynnemi motoami, rzucany bezwładnie przez wiatr



Sterowiec „Graf Zeppelin“ w górze w locie. I na lotnisku w Toulonie po wylądowaniu.

i spychany z szybkością 30 km. na godzinę na wschód, wprost na Alpy Francuskie. — Wszystko wskazywało na to, że sytuacja niemieckiego sterowca jest nad wyraz krytyczna.

Wieczorem „hr. Zeppelin“ nadał wiadomość, że usiłuje dotrzeć do Tulonu, aby wylądować na tamtejszem lotnisku marynarki.

O godz. 16.15 sterowiec znajdował się nad miejscowością Crest o 25 km od Valence, lecąc w kierunku Saillans z przeciętną szybkością 30 km. Na prośbę dow. „Zeppelina“ w porozumieniu z ministerstwem spraw wewnętrznych i lotnictwa, zorganizowana została kolumna wojskowa, która w razie lądowania mogłaby być pomocna uszkodzonemu sterowcowi. Wojska techniczne podążały za sterowcem na samochodach ciężarowych, aby w razie nagłego lądowania pospieszyć mu z pomocą.

We wszystkich większych garnizonach i portach, jak w Lyonie, Valence, Crest i Istres, przygotowano pomocnicze oddziały wojskowe.

Około wieczora „Zeppelinowi udało się częściowo wydostać z silnych prądów powietrznych. O godz. 20 ukazał się „Zeppelin“ nad Tulonem, gdzie miał wylądować przy pomocy zgromadzonych oddziałów wojskowych. Lądowanie było jednak bardzo utrudnione.

Po wielu bezskutecznych próbach sterowiec lądował około godziny 20.20 na lotnisku marynarki francuskiej w Cuers. Do pomocy przy lądowaniu procz wojska wezwano powracających z fabryk robotników.

O godz. 22.55 „Graf Zeppelin“ został wciągnięty do hangaru. Przed lądowaniem na Zeppelinie działał tylko jeden motor. Sytuacja statku była nad wyraz krytyczna. Gdyby Zeppelin musiał dalej walczyć z orkanem, katastrofa byłaby nieuknikniona. Wszyscy znajdujący się na pokładzie cierpieli na morską chorobę, a załoga pracowała klęcząc, gdyż nie mogła się utrzymać na nogach.

Opis ten komentarzy nie wymaga.

* * *

W związku z nim ciekawa jest statystyka ogólna fabrykacji zeppelinów w Niemczech. Na ogólną ich ilość 121 zostało:

Zniszczonych przez burzę — 5
spalonych przez eksplozję i spalonych przez pożary w hangarze i powietrzu — 17
rozbitych przy lądowaniu — 14
uszkodzonych przy wyprowadzaniu z hangaru — 10
zestrzelonych z ziemi w roku 1914-1918 — 30
zestrzelonych przez lotników — 2
zniszczonych w hangarze przez
utopionych w morzu — 2
uderzonych piorunem i spalonych — 1
zdemontowanych z powodu niedomagań — 22
niedokończonych — 6
oddanych aljantom — 9
z których tylko jeden Z. R. 3 (Los Angelos) do dziś znajduje się w służbie amerykańskiej.

Ś. p.

Wiktor Śliwa

porucznik - pilot

Członek Wielkopolskiego Klubu Lotników poległ śmiercią lotnika w Lidzie na samolocie „Spad“ dnia 16-go maja 1929 r.



Cześć Jego Pamięci!

Zarząd Wielkopolskiego Klubu Lotników

Na marginesie.

WOŁANIE o należyty rozwój lotnictwa sportowego i o to, by L. O. P. P. zechciała wreszcie zająć się poważnie tym działem lotnictwa, znalazło nawet swój wyraz w prasie codziennej.

Leży przed nami Nr. 161 „Ilustrowanego Kurjera Codziennego“ z 15 czerwca b. r., w którym pan „zr“ zajmuje się tem zagadnieniem. Mamy coprawda wrażenie, że towarzystwo komunikacji na samolotach sportowych nie może i nie powinno zajmować się rozbudową lotnisk, sprawa ta bowiem należy do zainteresowanych magistratów miast, jest to jednak bądź co bądź pierwszy głos w prasie nie specjalnej nawołujący do pracy w dziedzinie lotnictwa sportowego.

Ponieważ już niejednokrotnie podkreślaliśmy na łamach pisma naszego konieczność jak najwydatniejszego poparcia lotnictwa sportowego, na ten temat rozwodzić się nie będziemy. Słusznie p. „zr“ zauważa, że należy poprzeć naszych młodych konstruktorów, pilotów rezerwy, a nawet starać się występować zagranicą. Latem bieżącego roku odbywa się lot awjonetek dookoła Europy, którego trasa wiedzie przez dwa miasta polskie, a w którym ani jednego zawodnika mieć nie będziemy.

Jeżeli chodzi o słabe strony L. O. P. P. to i my ich nie mało widzieliśmy i widzimy. Wypływają one jednak z samego ustroju tej organizacji, w której fachowców jest bardzo trudno odszukać, która nawet jako urzędników zatrudnia rzesze ludzi nic z lotnictwem wspólnego przed objęciem posady nie mających. Dlatego też i my dawno w programie swym wołamy o władzę naczelną lotnictwa, która wszystkie organizacje i ich programy potrafi skoordynować i skierować na tory dla rozbudowy naszego, lotniczego działu jedynie pożądane.

Nie jest to jednak błędem, że L. O. P. P. subwencjonuje przemysł lotniczy na nowe konstrukcje. Że subwencja jest zamała, z tem się zgadzamy, ale sam fakt subwencjonowania ledwie dyszącego i stale cierpiącego na brak zamówień przemysłu jest nawet bardzo dobrem zużyciem funduszy społecznych, o wiele np. lepszym od kupowania płatowców, lub masek przeciwgazowych. Budowa ewentualnej szkoły w Radomiu jest również po myśli programu naszych władz.

A Aerokluby Akademickie. Trzeba sobie zdać sprawę, że władze traktują rok ten jako rok próbny i najzupełniej jestem pewny, że o ile Aerokluby Akademickie wywiążą się z swego zadania dobrze, to w r. przyszłym uzyskają o wiele poważniejszą i materjalną i moralną pomoc.

Cały artykuł wspomniany, jest wyrazem nietylko życzeń p. „zr“, lecz dążeń naszych, tylko posiada jeden ciemny punkt.

„Ilustrowany Kurjer Codzienny“ od czasu przejęcia przez Linje Lotnicze „Lot“ komunikacji powietrznej w Polsce z rąk „anonimowego“ Aerolotu, stale i przy każdej sposobności z uporczywym zamiarem szkodzenia, tej tak świetnie zorganizowanej i wspaniale funkcjonującej tkance naszego życia, wtyka „anonimowe“ trzy grosze. A więc i w artykule wspomnianym, powołującym się na p. mjr. Wereszczyńskiego:

„Lot“ — przejąwszy niedawno swoje funkcje **z rąk inicjatywy prywatnej** jest dopiero (?) w samych początkach swego rozwoju i nie może (!!) rozwijać szerszej inicjatywy, ponieważ sam boryka się (!?) jeszcze ze swą ciężką (?!) i nieuporządkowaną (?) machiną (?) biurokratyczną (!!)“.

Panie „zr“, czy pan powie to w oczy nam pilotom rezerwy, to jest ludziom fachowym w dziedzinie lotnictwa i śledzącym najdrobniejsze poczynania lotnicze polskie uważnie i pilnie. Czy pan wie jak my je określimy: bzury i duby smalone z źródła „wygarniętego“.

B. O.

Kalejdoskop.

Ponieważ wszyscy żyją teraz pod znakiem Wystawy, ponieważ i „Lotnik" numer swój obecny poświęcił Pewuce, należy i kalejdoskop utrzymać w granicach Wystawy.

Najnieszczęśliwszym człowiekiem w pawilonie lotniczym jest stoprocentowy lotnik. Mamy bowiem na Wystawie lotników o niższym procencie. Naprzykład takich co noszą znaczek bojowego pilota wojskowego, a bodaj czy choć raz otarli proch z siedzenia płatowca, choćby jako pasażerowie. Ale może z takich choć za parę lat będą lotnicy. Jak już więc wspomniałem sadzę, że najnieszczęśliwiej czuć się musi prawdziwy lotnik. Uszy wiedzą jak się istotnie przekonuje o znakomitym postępie propagandy wśród społeczeństwa.

— Buuuu! Buuu! — zalewa się rzewnemi łzami starsza poważna jejmość. Ha! trudno. Do głębi przejęty przypuszczalną tragedją matki lotnika, milczę i z współczuciem patrzę na staruszkę.

— Boże! — Boże! — dawniej to budowali takie, że się dwóch zabijało, a teraz budują na dziesięciu!

— Proszę pana, a czy ten dach lata razem z aeroplanem — mówi poważny obywatel wskazując palcem na skrzydło.

Hala przemysłu lotniczego jest strasznie ciasna, a szkoda wielka, bo w tym ścisku poszczególne eksponaty giną. Daje to również temat do zastanowienia się jak właściwie umieszczono eksponaty. Rozwiązanie proste, jak stwierdza jedna z pięknych pań: — Najpierw postawili samoloty, a potem wybudowali pawilon.

Jeżeli nie wiesz do czego służy amortyzator, to oficjalni przewodnicy Wystawy dokładnie i dobitnie wytłumaczą.

— Amortyzator jest przyrządem, który pilot nie mogący zatrzymać samolotu, wyrzuca z samolotu zahaczając za drzewa lub krzaki.

Albo — Amortyzator służy do wiązania skrzydeł. — Lecz nasza młodzież już też nie jest taka naiwna. Na takie objaśnienie usłyszałem pytanie ucznia z niższych klas szkoły średniej: — a gdzie te skrzydła wiążą — i dobroduszną odpowiedź przewodnika — No tak, wogóle.

Takich i podobnych pytań i objaśnienień pełno.

Sądzę, że organizacja oprowadzania po pawilonie lotniczym ujęta przez LOPP na sposób chociażby francuski grupami co 15 minut, przyczyniłaby się ogromnie do rozwoju propagandy lotnictwa.

Ale LOPP na Wystawie śpi. Do 12 czerwca jeszcze nie zdążyła otworzyć swego pawilonu, tracąc jedyną okazję, jaka od wielu lat jej się nadarza.

Pawilon LOPP'u był jedynym na Wystawie nie otwartym pawilonem!

DZIAŁ URZĘDOWY

KOMISJI TECHNICZNEJ W. K. L.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika", trzecia — tom. W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 8 lutego 1929 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Spraw Wewnętrznych o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień, wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielania tudzież cofnięcia i terminach ważności upoważnień (licencyi).

Na podstawie art. 20 ustęp ostatni rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

Rozdział I.

Postanowienie ogólne. Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja).

§ 1. Każdy członek załogi statku powietrznego powinien posiadać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania czynności, wyszczególnionych w tych dokumentach.

§ 2. Świadectwo uzdolnienia jest dokumentem, stwierdzającym zasadnicze początkowe kwalifikacje zawodowe danej osoby na członka załogi, oraz stan jej zdrowia.

§ 3. Świadectwa uzdolnienia dzielą się na 7 kategoryj:

1) świadectwo pilota samolotu lądowego lub wodnego turystycznego,
2) świadectwo pilota samolotu lądowego lub wodnego komunikacyjnego,
3) świadectwo pilota balonu wolnego,
4) świadectwo pilota sterowca,
5) świadectwo nawigatora,
6) świadectwo mechanika pokładowego,
7) świadectwo radjooperatora pokładowego.

§ 4. Ustanawia się dwa stopnie świadectwa pilotów turystów:

a) świadectwo pilota turysty I-go stopnia, uprawniające do wykonywania lotów niezarobkowych bez pasażerów lub z pasażerami na samolotach turystycznych;
b) świadectwo pilota turysty II-go stopnia, uprawniające do wykonywania na samolotach turystycznych lotów niezarobkowych bez pasażerów i nie dalej niż w promieniu 10 km. od lotniska, wymienionego w świadectwie.

§ 5. Świadectwo pilota samolotu komunikacyjnego (lądowego lub wodnego), uprawnia do wykonywania lotów zawodowych na samolotach komunikacyjnych lądowych lub wodnych, przewożących podróżnych, pocztę lub towary za opłatą. Takie świadectwo uprawnia jednak do wykonywania lotów na tych tylko typach samolotów, które są wyszczególnione w świadectwie i upoważnieniu (licencji). Wpisanie do świadectwa prawa latania na innych typach samolotów wymaga złożenia dodatkowych egzaminów, które wykażą zupełne opanowanie tych typów.

Świadectwo pilota samolotu komunikacyjnego wymagane jest również dla pilotów wykonywających zarobkowe prace lotnicze na samolotach wszystkich innych kategoryj.

§ 6. Świadectwo pilota balonu wolnego uprawnia do wykonywania wzlotów na balonach wolnych wszelkiego rodzaju.

§ 7. Świadectwo pilota sterowca może otrzymać tylko taki kandydat, który posiada świadectwo uzdolnienia pilota balonu wolnego.

Ustanawia się trzy stopnie świadectwa pilotów sterowców:

a) świadectwo pilota sterowca I-go stopnia, upoważniające do kierowania sterowcami wszelkiego rodzaju;

b) świadectwo pilota sterowca II stopnia, upoważniające do kierowania sterowcami o pojemności mniejszej niż 20,000 m³;

c) świadectwo pilota sterowca III stopnia, uprawniające do kierowania sterowcami o pojemności mniejszej niż 6,000 m³.

Oficerowie piloci sterowców wojskowych lub marynarki mogą otrzymać świadectwo uzdolnienia pilota sterowców wszystkich stopni.

§ 8. Ustanawia się 2 stopnie świadectw nawigatorów:

a) świadectwo nawigatora I-go stopnia, uprawniające do wykonywania czynności nawigatora na samolotach w czasie lotów dłuższych niż 500 km. i na sterowcach o pojemności 20,000 m³;

b) świadectwo nawigatora II stopnia, uprawniające do wykonywania czynności nawigatora na samolotach podczas lotów do 500 km. tudzież na sterowcach o pojemności mniejszej niż 20,000 m³.

§ 9. Świadectwo mechanika pokładowego uprawnia do wykonywania czynności mechanika lotniczego na pokładzie wszelkiego rodzaju statków powietrznych.

§ 19. Świadectwo radjooperatora pokładowego uprawnia do wykonywania czynności radjooperatora na pokładzie statków powietrznych wszelkiego rodzaju.

§ 11. Świadectwo uzdolnienia i upoważnienia (licencje) do wykonywania czynności na statkach powietrznych wydaje Ministerstwo Komunikacji osobom, które pod względem stanu zdrowia odpowiadają wymaganiom, przewidzianym w rozdziale II niniejszego rozporządzenia i złożą przed właściwą komisją egzaminacyjną teoretyczny i praktyczny egzaminy w zakresie przewidzianym w rozdziale III niniejszego rozporządzenia.

Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja) wydaje się według załączonego wzoru Nr. 1.

Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie są złączone w jednej książeczce, której okładka tekturowa, obciągnięta płótnem, ma format 10 × 15 cm.

Okładki książeczek są rozmaitego koloru stosownie do kategorji świadectwa uzdolnienia (§ 3), a mianowicie:

a) dla ilota turysty — koloru ciemno niebieskiego;

b) dla pilota samolotu komunikacyjnego — koloru zielonego;

c) dla pilota sterowca — koloru szarego;

d) dla pilota balonu wolnego — koloru jasno fioletowego;

e) dla nawigatora — koloru czerwonego;

f) dla mechanika pokładowego - koloru bronzowego;

g) dla radjooperatora pokładowego koloru żółtego.

§ 12. Świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencja), wydane przez właściwą władzę państwa obcego, może być nostryfikowane przez Ministerstwo Komunikacji, jeżeli zakres egzaminów i prób, odbytych przez kandydatów zagranicą, nie był mniejszy od zakresu, przewidzianego w rozporządzeniu niniejszem.

§ 13. Ważność upoważnienia (licencji) do wykonywania czynności na statkach powietrznych jest czasowa; termin ważności może być jednak przedłużony, o ile członek załogi odpowiada pod względem stanu zdrowia i fachowego uzdolnienia warunkom, przewidzianym w niniejszem rozporządzeniu.

Po upływie terminu ważności upoważnienia (licencji) świadectwo uzdolnienia nie daje prawa do wykonywania czynności członka załogi.

§ 14. Upoważnienie (licencja) pilota samolotu (lądowego lub wodnego) komunikacyjnego jest ważne na przeciąg 6 miesięcy.

Upoważnienie (licencje) wszystkich innych członków załogi są ważne na przeciąg jednego roku.

Ważność upoważnienia (licencji) może być przedłużana na dalszy okres sześciomiesięczny względnie roczny na następujących warunkach:

a) członkowie załóg, ubiegający się o przedłużenie ważności upoważnienia (licencji), powinni poddać się badaniom lekarskim celem stwierdzenia, że pod względem stanu zdrowia odpowiadają wymaganiom, przewidzianym w rozdziale II niniejszego rozporządzenia;

b) pilot samolotu komunikacyjnego powinien wykazać, że w okresie ważności upoważnienia (licencji) wykonał co najmniej 25 godzin lotów samodzielnych na samolocie komunikacyjnym, a z tych co najmniej dwie godziny w ciągu ostatnich trzech miesięcy ważności upoważnienia.

Jeżeli pilot nie wykaże tej ilości lotów, powinien poddać się ponownie egzaminowi praktycznemu, przewidzianemu w § 32;

c) pilot turysta powinien wykazać że wykonał conajmniej trzy godziny lotu w charakterze samodzielnego pilota w przeciągu ostatnich sześciu miesięcy ważności upoważnienia:

d) pilot sterowca powinien wykazać, że w czasie ważności upoważnienia lub przerwy nie dłuższej od dwu lat, wykonał co najmniej dwa loty na sterowcu;

e) nawigator powinien wykazać, że wykonał w czasie ważności upoważnienia co najmniej 15 godzin lotów; w braku tej ilości godzin lotów, powinien wykonać lot na dystansie 100 kilometrów, przewidziany w ustępie ostatnim grupy A § 35.

Przedłużenie ważności upoważnienia (licencji) radjooperatora pokładowego może być uzależnione od zadośćuczynienia zmienionym warunkom w wypadku wprowadzenia zmian w konwencji radjotelegraficznej londyńskiej i w regulaminach dołączonych do niej lub w międzynarodowej konwencji lotniczej i załącznikach do niej.

Podania o przedłużenie ważności upoważnienia sporządza się według wzoru Nr. 2.

§ 15. Pilot, mający świadectwo uzdolnienia, wydane przez właściwą władzę wojskową, może otrzymać:

a) świadectwo uzdolnienia do wykonywania czynności pilota samolotu turystycznego bez poddania się egzaminowi teoretycznemu i praktycznemu, o ile od czasu ostatniego lotu nie upłynęło 12 miesięcy;

b) świadectwo uzdolnienia do wykonywania czynności pilota samolotu komunikacyjnego, o ile wykaże wykonanie na szlakach powietrznych, pokrywających się mniej więcej z szlakami komunikacyjnemi, wymienionej w § 32 ilości godzin lotów na lądowych lub wodnych samolotach wojskowych, których cechy aerodynamiczne są identyczne z cechami samolotów komunikacyjnych i złoży egzamin teoretyczny i praktyczny w ograniczonym zakresie, wskazanym w § 32.

§ 16. Ministerstwo Komunikacji może odebrać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencje) na czas ograniczony lub unieważnić je w następujących wypadkach:

a) w razie skazania osoby, mającej świadectwo uzdolnienia i upoważnienie lub tylko świadectwo uzdolnienia, za wykroczenie i przestępstwa, popełnione przeciw postanowieniom prawa lotniczego i rozporządzeń, wydanych na podstawie tego prawa;

b) w razie odstąpienia świadectwa uzdolnienia lub upoważnienia innej osobie;

c) w razie stwierdzenia niezdolności fizycznej, zawodowej lub wady psychicznej osoby, której świadectwo uzdolnienia i upoważnienie wydano.

§ 17. Upoważnienia (licencje), wydane przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, są ważne na okres czasu, wskazany w § 14, licząc ten okres od dnia wydania upoważnienia.

Rozdział II.

Sposób badania i wymagane warunki stanu zdrowia kandydatów na członków załogi statków powietrznych.

§ 18. Osoby, ubiegające się o świadectwo uzdolnienia niezbędne do wykonywania czynności na statkach powietrznych podczas lotu, muszą poddać się badaniu lekarskiemu w celu oceny ich zdolności fizycznej i psychicznej.

§ 19. Kandydaci na członków załogi statków powietrznych powinni być poddani badaniu przedwstępnemu przez lekarza najbliższej lotniczej formacji wojskowej wskazanego przez Ministerstwo Komunikacji, poczem, w razie dodatniego wyniku tego badania, kandydaci podlegają komisyjnemu (§§ 24 i 28) badaniu lekarskiemu (badanie kwalifikacyjne).

§ 20. Członkowie załogi statków powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego, są zobowiązani zgłaszać się do Ministerstwa Komunikacji co 6 miesięcy, członkowie zaś załogi innych statków co 12 miesięcy, celem poddania ich komisyjnemu badaniu lekarskiemu, przewidzianemu w §§ 24 do 29 włącznie dla sprawdzenia, czy w stanie ich zdrowia nie zaszły zmiany, uniemożliwiające im wykonywanie czynności na statkach powietrznych stosownie do zakresu ich działania (badanie okresowe).

(Ciąg dalszy nastąpi).



KOMUNIKAT

Wielkopolskiego Klubu Lotników.
klisz

Członkom Wielkopolskiego Klubu Lotników podaje się do wiadomości, że że w dniu 6 lipca b. r. odbędzie się Nadzwyczajne Walne Zebranie z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie
2. Wybór przewodniczącego i ławników Zebrania
3. Sprawozdanie Zarządu
4. Balotowanie nowych zgłoszeń na członków W. K. L.
5. Ustalenie wysokości składek członkowskich
6. Wolne wnioski i głosy
7. Zamknięcie Zebrania.

Zebranie odbędzie się o godz. 18-tej w lokalu restauracji „Pod Strzechą" Plac Wolności 7 w Poznaniu.

W razie braku quorum następne Zwyczajne Walne Zebranie, prawomocne bez względu na ilość obecnych odbędzie się o godz 18.30 w tym samym lokalu.

ZARZĄD.

POLSKA.

Z komunikacji lotniczej. W dniu 27 5. 1929 r. odbyło się otwarcie komunikacji powietrznej Poznań - Katowice. W pierwszym locie wziął udział J. Em. Ks. Kardynał Prymas Dr. Hlond, który w towarzystwie swego kapelana, ks Męglewskiego udał się drogą powietrzną przez Katowice i Wiedeń do Rzymu.

W poznańskim porcie lotniczym powitał wysokiego gościa przedstawiciel Zarządu Linji Lotniczych Lot, p. inż. Krzyczkowski.

Fotografja niżej przedstawia chwilę odlotu samolotu (P-Palo) z portu lotniczego w Poznaniu. Od lewej stoją: kierownik Ruchu Lewicki, ks. kanonik Rutkowski, kierownik oddziału poznańskiego „Lotu" Smólski, ks. infułat Kłos, kapelan ks. Prymasa ks. Mędlewski, J. Em. Ks. Kardynał Prymas Dr. Hlond, kierownik techniczny L. L. Lot inż. Krzyczkowski, ks. biskup Radoński, ks. biskup Dymek, ks. kanonik Zborowski, ks. infułat Adamski, ks. kanonik Ruciński, prezes pozn. Dyr. Kolei Państwowych inż. Ruciński.

Lot z Poznania do Katowic trwał 2.25 godziny.

J. Em. Ks. Kardynał Prymas Hlond po przybyciu był z lotu nader zadowolony i, dziękując pilotowi, panu Barciszewskiemu za spokojny lot, oświadczył, iż stale nadal będzie się posługiwał samolotem.

Pogrzeb śp. por. Szałasa. Dnia 21 maja o godz. 12.20 przybył na dworzec warszawski pociąg wiozący zwłoki tragicznie zmarłego w katastrofie lotniczej w Bagdadzie por. Kazimierza Szałasa. Dnia 23 maja odbył się w Warszawie pogrzeb.

Śmierć pilota por. Śliwy. W środę, 16 maja, o godz 9-tej rano w odległości 1 klm. od Lidy, w czasie wykonywania lotu ćwiczebnego na płatowcu typu „Spad H 61" runął z aparatem na ziemię por. 5 pułku lotn. Wiktor Śliwa, zabijając się na miejscu.

Śp. por. Wiktor Śliwa był jednym ze starszych pilotów w armji polskiej.

W czasie wojny europejskiej brał udział na froncie zachodnim jako pilot armji francuskiej.

Zniżki na linjach lotniczych. Linje lotnicze „Lot" udzielają pasażerom powracającym z P. W. K. w Poznaniu do domów 25 proc. zniżki od ceny biletu. Ze zniżek tych, ważnych we wszystkich kierunkach korzystać mogą ci, którzy wylegitymują się dokumentami koniecznymi do uzyskania zniżek na kolejach.

Ruch powietrzny w maju. Z każdym miesiącem wzrasta ustawicznie ruch na wszystkich naszych linjach



Pierwszym pasażerem linji lotniczej z Poznania do Katowic był Kardynał Prymas X. Dr. August Hlond. Jego Eminencja na stopniach płatowca bezpośrednio obok Niego kierownik techniczny „Lotu" inż. Krzyczkowski, w kabinie pilota pilot Barciszewski, który prowadził samolot do Katowic.

powietrznych, co dowodzi, że publiczność coraz bardziej przyzwyczaja się do samolotu, traktując go jako normalny i najwygodniejszy środek lokomocji. Jest to objaw zupełnie naturalny, gdyż pełne bezpieczeństwo i bardzo wysoka regularność, z jaką kursują płatowce komunikacyjne, są najlepszą propagandą, która musi nakłonić — nawet największych konserwatystów — do korzystania z idealnego wynalazku XX-go wieku. Bo czyż można porównywać wielogodzinną podróż w dusznym pociągu z kilkudziesięciominutowym przelotem przez przestworza, wolne od kurzu i sadzy.

W miesiącu maju b. r. samoloty komunikacyjne osiągnęły w lotach normalnych, dodatkowych i innych następujące wyniki:

Dokonano przelotów 569 na przestrzeni 121, 218 klm, przyczem przewieziono 1313 pasażerów, 41.580 kg towarów i 3283 kg poczty.

W bieżącym miesiącu samoloty kursują 2 razy dziennie między Warszawą a Poznaniem, 2 razy między Warszawą - Katowicami, Gdańskiem-Poznaniem - Katowicami, Poznaniem-Bydgoszczą - Gdańskiem i między Katowicami a Wiedniem.

Z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej Linje Lotnicze Lot przyznają specjalne zniżki przy przelotach.



Z pobytu i lotów szefa dep. lotn. płk. dypl. pil. inż. L. Rayskiego w „Samolocie". Od lewej: konstruktor inż. Bartel, prezes W. K. L. dyr. Wawrzyniak, płk. dypl. pil. inż. L. Rayski, dyr. dr. Nencki, dyr. inż. Rosinkiewicz.



Szef Departamentu Lotnictwa pułkownik dypl. pil. inż. Ludomił Rayski w „Samolocie". Na prawo przed lotem na BM5. Na lewo szef. dep. przy sterze.

Z pobytu Szefa Departamentu Lotnictwa w Poznaniu. Szef Departamentu Lotnictwa pułk. dypl. pilot inżynier Ludomił Rayski przybył do 3-go pułku lotniczego na Ławicę celem dokonania inspekcji. Przy tej sposobności udał się do fabryki „Samolot", gdzie zapoznał się szczegółowo z postępami prac. Panu Szefowi Departamentu asystowali ppułk. pilot inż. Filipowicz, Naczelnik Wydziału Lotniczego Ministerstwa Komunikacji, mjr. pilot inż. Chramiec Oficer Nadzoru Technicznego fabryki „Samolot" oraz por. pilot inż. Lewoniewski referent techniczny Departamentu Lotnictwa.

Pułk. Rayski, reprezentujący kierunek usamodzielnienia się kraju przez stworzenie polskich typów płatowców, szczególnie żywo zainteresował się działem studjum, pracującym nad nowymi konstrukcjami.

Ponieważ obecny Szef Departamentu jest zarazem znanym ogólnie pilotem stale czynnym, przy okazji pobytu w firmie „Samolot", dokonał w celu osobistego poznania płatowców konstrukcji inż. Bartla szeregu lotów na B. M. 4. — szkolnym i B. M. 5. — przejściowym.

Po lotach Szefa Departamentu, który z całym uznaniem wyrażał się o doskonałych właściwościach tych polskich płatowców, następnych lotów dokonał por. Lewoniewski, który również odniósł doskonałe wrażenie z wygody, stateczności i doskonałych warunków płatowców B. M. 4. i B. M. 5.

Samolot na usługach Rządu. W dniu 7 czerwca br. p. Minister Spraw Wewnętrznych, p. Gen. Sławoj-Składkowski, w związku z wypadkami lwowskiemi zmuszony był niezwłocznie udać się tam i wydać osobiście potrzebne zarządzenia. Linje Lotnicze Lot w przeciągu 15 minut postawiły do dyspozycji samolot, który o godz. 12.15 wystartował i za 135 minut przywiózł p. Ministra do Lwowa. O godz. 6.15 wieczorem pan Minister powrócił do Warszawy.

Pan Minister wyraził swoje pełne uznanie dla organizacji Linji Lotniczych Lot oraz zupełne zadowolenie z odbytej podróży powietrznej.

Kto korzysta ze zniżek przy przelotach samolotami? Wobec licznych zapytań, Zarząd Linji Lotniczych Lot komunikuje, iż zniżki biletowe przysługują następującym kategorjom osób:

a) **Ze zniżek 75 proc. korzystają:** Przy przejazdach służbowych oficerowie WP. i urzędnicy państwowi RP. w czynnej służbie, radni tych miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami L. L. Lot.

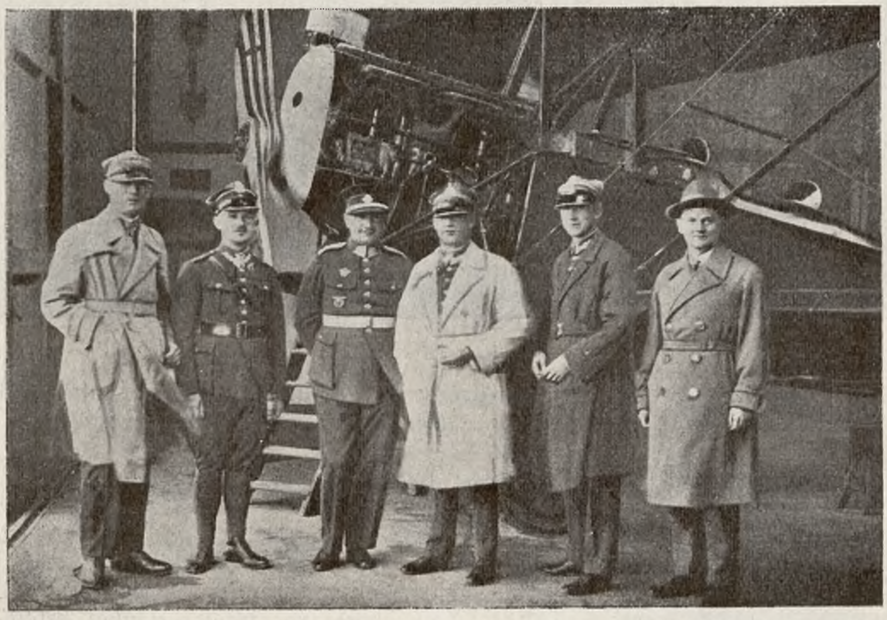
b) **Ze zniżek 50 proc. korzystają:** Senatorowie i posłowie na Sejm R.P.,

członkowie Korpusu Dyplomatycznego, urzędnicy państwowi R. P., oficerowie W. P. w czynnej służbie, radni tych miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami L. L. Lot, urzędnicy Instytutu Aerodynamicznego i Chemicznego Instytutu Badawczego.

c) **Ze zniżki 25 proc. korzystać mogą:**

Członkowie: Aeroklubu R.P., Aeroklubów Akademickich R.P., Klubów Lotniczo-Sportowych w Katowicach i Lublinie, Wielkopolskiego Klubu Lotników w Poznaniu.

d) **Ze zniżek 20 proc. korzystać mogą:**



Wizyta zagraniczna w samolocie w Ławicy.
Przed płatowcem B. M. 5: kpt. pil. Gedgowd, ppor. inż. Bartel, przebywający obecnie na ćwiczeniach w 3 p. l., gość zagraniczny mjr. armji czechosłowackiej pil. Kabalac, mjr. pil. Wojtarowicz, por. pil. Wirszyłło i dyr. techn. Sp. Akc. Samolot inż. Rosinkiewicz.

Członkowie L. O. P. P. Członkowie Klubów i L. O. P. P. korzystać mogą ze zniżek jedynie po przedstawieniu dowodu, stwierdzającego, iż są członkami rzeczywistymi i że przez 6 ostatnich miesięcy przed dniem zgłoszenia się o bilet opłacali regularnie składki członkowskie. Bilety zniżkowe, wymienione w punktach a), c) i d) wydają tylko biura i kierownictwa ruchu L. L. Lot.

e) **Zniżki specjalne z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej:**

1. Pasażerom pełnopłatnym, udającym się z jakiegokolwiekbądź portu L. L. Lot do Poznania z okazji P. W. K. i w czasie tej trwania przysługuje zniżka 25 proc.

Ta sama zniżka przysługuje w podróży powrotnej.

2. Pasażerom pełnopłatnym, udającym się do Poznania z okazji P. W. K. i w czasie jej trwania z Warszawy i wykupującym w Warszawie bilety na podróż do Poznania i z powrotem przysługuje zniżka 30 proc.

Poczta lotnicza. Wobec pojawiających się w ostatnich czasach w prasie, a nawet w prasie lotniczej, artykułów o poczcie lotniczej, których autorowie nie są należycie poinformowani o warunkach korzystania z poczty lotniczej, Zarząd „Linij Lotniczych Lot“ wyjaśnia, co następuje:

1. Pocztę lotniczą nadawać można we wszystkich urzędach pocztowych na całem terytorjum Rzplitej Polskiej, to znaczy nadawać ją można nawet w miejscowościach, które nie posiadają komunikacji powietrznej. W tym wypadku poczta przewożoną jest najszybszemi środkami lokomocji (koleją i t. p.) do najbliższego miasta, posiadającego komunikację powietrzną, a stamtąd dalej samolotem.

2. W miastach, które posiadają komunikację powietrzną, rozmieszczone są przy ulicach specjalne skrzynki dla poczty lotniczej.

3. Ponadto pocztę lotniczą w miastach, posiadających komunikację powietrzną, nadawać można przez całą noc w urzędach pocztowo-telegraficznych. W Warszawie w rozmównicy publicznej przy placu Napoleona.

4. Opłaty za lotnicze przesyłki listowe (listy, karty, gazety, druki, próbki towarowe i t. d.) w obrocie europejskim wynoszą tylko podwójne zwykłe porto pocztowe.

5. Przesyłki listowe lotnicze należy **opłacać, nalepiając** specjalne **znaczki poczty lotniczej.** Znaczki te nabywać można w urzędach pocztowych i u rozsprzedawców prywatnych.

6. Poczta lotnicza w obrocie **krajowym** i nadchodząca z zagranicy, **bezzwłocznie** po nadejściu na miejsce przeznaczenia **doręczona** jest w miejscowym okręgu doręczeń, **bez żadnych dopłat**, podobnie jak telegramy lub listy ekspresowe.

Lotnisko na Okęciu. Wobec zaawansowanej budowy lotniska na Okęciu, aktualną staje się kwestja przeniesienia lotniska z pola Mokotowskiego na Okęcie jeszcze w bieżącym roku. Jednocześnie wyłoniła się sprawa budowy drogi asfaltowej, gdyż obecny dojazd przez ul. Grójecką, pozostawia wiele do życzenia. Koszt budowy takiej drogi przez pole Mokotowskie i Rakowiec na długości 1 i pół km, wynosiłby 1 i pół miljona złotych.

Wobec tego, że ani Magistrat, ani M. S. Wojsk. nie mają w swych budżetach odpowiednich kredytów — realizacja budowy tej arterji reprezentacyjnej natrafi zapewne na duże trudności.

(P. L.).

Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa w Polsce, Oddział Poznań. Adres J. Effenberg Poznań, ulica Grochowe Łaki 7 m. 14.

Na ostatnim Walnem Zebraniu Zw. Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Polsce, oddział Poznań, wybrano władze oddziału na rok bieżący:

Prezes Effenberg Józef, wiceprezes Rychczyński Stanisław, viceprezes Nawrocki Antoni, sekretarz Niestrawski Stanisław, zast. sekretarza Dymsza Mieczysław, skarbnik Lehmann Józef, członek Konstkiewicz Leon, zastępcy: Kwiatkowski Karól, Kijewski Stefan, Wawrzyniak Marjan.

Komisja rewizyjna:

Przewodniczący Dankowski Józef, członkowie: Linke Stanisław, Szymoniak Julian, zastępcy: Nowaczyk Stanisław, Jasiak Edmund.

Sąd polubowy:

Przewodniczacy Lehmann Alojzy, członkowie: Studziński Antoni, Stawinski Stanisław, Glaesmann Franciszek, Nowak Franciszek, zastępcy: Dudziak Jan, Flux Alfons, Buchholz Franciszek.

Z działalności Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Król.-Hucie.

Chlubnemi rezultatami pracy może się poszczycić powyższy Komitet. Sprawozdanie za miesiąc luty br. wykazuje następujący stan organizacyjny:

Członków dożywotnich 10, założycieli 53, rzeczywistych 2 452, wspierających 452, razem 2 967.

Wypada zauważyć, że w miesiącu lutym uzyskano 64 nowych członków, co świadczy o ruchliwości Komitetu.

Stan kasy w dniu 28. 2. 1929 jest następujący:

1. wpisowe	287,— zł
2. składki członkowskie	1 366,— „
3. inwentarz	40,—
4. dary	20,— „
5. propaganda	777,55 „
Razem	2 490,55 zł

zaś rozchód wynosił 603,55 zł.

Do Komitetu Wojewódzkiego przekazano 2 029 50 zł.

Zarząd tegoż Komitetu tworzą panowie:
1. Dyrektor Skarbofermu Dr. Zagórowski, — prezes Dyrektor Policji Miejskiej p. Niciewicz, — sekretarz i urzędnik Skarbofermu p. Blak — skarbnik.

Piękny ten wynik pracy jest wybitną zasługą intenzywnej działalności powyższego zarządu, któremu się należy szczere uznanie i podziękowanie.

ANGLJA.

O Puhar Schneidera. Do zawodów o puhar Schenidera, które w tym roku odbędą się w Anglji przygotowują się wszyscy zawodnicy gorączkowo. Francja, która dwa razy w zawodach udziału nie wzięła, w roku bieżącym występuje jako groźny konkurent. W zakładach Nieuporta buduje się wodnopłatowiec typu zbliżonego do Macchi lub Supermarine, który w najbliższych dniach zostanie poddany próbom statycznym. Nie wiele wiadomo o silniku, którego właściwości otoczone są tajemnicą. Podobno ma nim być nowy Hispano W, który normalnie rozwijając 1.200 MK, na zawody przekonstruowany rozwijać będzie 1.500 MK. Byłby to najsilniejszy silnik spalinowy świata. Zakłady Bernarda posiadają płatowiec już gotowy. Silnikiem do niego będzie Jupiter „Mistral“, po którym spodziewają się siły 1000 MK. Drużyna francuska składać się będzie z trzech pilotów i trzech zastępców. Wymienieni mają od 1 lipca rozpocząć loty treningowe w Hourtin. Anglicy są bardzo tajemniczy. Do wiadomości publicznej doszło tylko, że w czasie lotów treningowych uległ lekkiemu zranieniu pilot por. d'Arey. Z Stanów Zjednoczonych donoszą, że silnik płatowca użyty na zawody, będzie chłodzony glycolem etylowym, co znacznie zmniejszy powierzchnię chłodnicy.

Nowe płatowce. W ostatnich tygodniach odbyły loty próbne dwie nowe awjonetki: Sport „Mussel“ i Parnall „Elt“ który jest ulepszeniem Parnall „Impe“.

Wypadek lotniczy. 14 maja w zatoce Mirs w czasie lądowania płatowca na pokład awiomatki „Hermes“, samolot wpadł do wody. Załoga zginęła.

Zakupy płatowców. Nowo stworzony klub „The National Flying Services Ltd“ postanowił zorganizować nową flotę powietrzną z płatowców Blackburn „Bluebird“ i Simmond „Spantau“. Szefem pilotażu został pilot Neville Stach.



Awjonetka 4-osobowa konstrukcji inż. Nowakowskiego i Medweckiego z firmy Samolot.

CHINY.

To-Cze i Johansen. 2 marca wylecieli piloci To-Cze i Johansen na awionetce Aero „Avian“ z londyńskiego lotniska Croydon. 14 maja dolecieli do Kantonu, a następnego dnia do Amoy, który jest celem podróży.

FRANCJA.

Międzynarodowy konkurs awjonetek. o którym pisaliśmy w poprzednich numerach „Lotnika“ i którego trasa wiedzie przez Warszawę i Poznań, zgromadził już 82 zawodników. Podług narodowości dzielą się oni na: 32 niemieckich, 17 francuskich, 14 włoskich, 5 angielskich, 4 czechosłowackich, 2 szwajcarskich, 2 jugosłowiańskich, 2 belgijskich, 1 z Kanady, 1 z St. Zjednoczonych i 1 z Brazylji. Na konkursie będzie reprezentowany cały szereg typów. Między innemi: 10 — jednopłatowców B. F. W. M. 23, 2 — Raab Katzenstein 25 (Ultra-Rapid), 1 — Raab Katzenstein „Grassmücke“, 1 — Bäumer Aero „Sausewind“, 3 — Albatros L. 82, 8 — Klemm K. 25 i 26, 4 — Junkers A. 50, 2 — Focke Wulf „Kiebitz, po 1 — Arado, Soldenhof, Guritzer i Akademische Fliegergruppe. Francuzi biorą udział na: 6 — Potez 36, 3 — Caudron, 3 — Bourgois, 2 — Albert T - 2, 1 — Guerchais Louis Henriot, 1 — Abraham i autogiro Weyman. Włosi lecą na: 4 — Fiat A. S. T., 3 — Breda 15, 3 — Romeo R. S., 2 — Capproni A. 100, 1 — Cant 26 i 1 — Benassati Carlo. Reszta uczestników posiada: 4 — D. H. Moth, 1 — Simmond „Spartan“, 2 — Orta Saint-Hubert, 1 — Autożyro La Cierva, 1 — Muniz, 1 — Blondek XV i 1 — „Icarus“. Czechosłowacy lecą na: 3 — Avia B. H. 11 i 1 — Aero A. 34. Wśród pilotów znajdujemy: Lady Bailey i Miss Spooner z Anglji, Edmund Abraham, Deckert, Maurice Finat i E. Latham z Francji, H. Wirth z Szwajcarji.

NIEMCY.

Czy pobito rekord wysokości? 26-go maja br. pilot niemiecki Neunhofer wzniósł się na płatowcu Junkersa na wysokość, którą zanotowały posiadane na pokładzie barografy jako 12.735 m. Po laboratoryjnem sprawdzeniu przyrządów okaże się czy rekord Champion'a (St. Zjednoczone) z dnia 25 lipca 1927 roku został pobity. Rekord ten wynosi 11.710 m. W wilję dnia rekordu Neunhofer na wysokości 11.500 uległ wypadkowi, którego powodem było przerwanie dopływu tlenu. Dopiero na wysokości 4.000 t. j. po przeleceniu 7.000 m. Neunhofer odzyskał przytomność.

ST. ZJEDNOCZONE.

Jimenez i Inglesias. Po dokonaniu przelotu bez lądowania z Sevilli do Bahia (Am. Połudn.) hiszpańscy piloci skierowali swego Bregueta 28 marca do Rio de Janeiro. 2 kwietnia do Montevideo. 4 kwietnia do Buenos-Aires.

127 godziny 34 minuty. Czytając bajki niejednokrotnie zastanawiamy się nad możliwością przeżycia miłych nam epizodów. Bajeczną prawdą jest historja dwóch cowboyów amerykańskich Robbina i Kelly'ego. Zamiłowani w mechanice i miłośnicy sportu postanowili pobić rekord „Question Mark" (150 godzin lotu) na okazyjnie kupionym dwupłatowcu. Było to tembardziej zachęcające, że przy tej okazji zarobić można było ładną nagrodę 11.000 dolarów dla załogi i po 2.300 dolarów dla każdego z pilotów płatowców dostarczających materjałów pędnych. Kupili więc nasi przyjaciele płatowiec, posiadający już przeszło 80.000 kilometrów lotu i Robbins nauczył się na nim latać, trenował i dokonywał lotów handlowych. Po kilku tygodniach Kelly również złożył egzamin. Nie namyślali się wiele. Kontakt! I dwóch młodzieńców rozpoczęło lot z decyzją nie lądowania przed 200 godzinami. Dwa razy dziennie otrzymywali świeże zapasy materjałów pędnych. Dwa razy dziennie jeden z pilotów wychodził z kabiny na skrzydło, przeglądał silnik, zmieniał oliwę w karterze i t. d.. W czasie jednego z przeglądów nieostrożnie wystawioną rękę, trzepnęło śmigło, silnika chodzącego na wolnych obrotach. Ręka spuchła, a śmigło trzasło, powodując konieczność lądowania przed naznaczonym czasem, ale po 7 dniach, 4 godzinach i 34 minutach nieprzerwanego lotu i ustawienia nowego rekordu. Zdarzenie to miało miejsce w Fort Worth (St. Zjednoczone) dnia 19 maja b. r. Dwóch młodzieńców żółtodziobów pobiło rekord wytrawnej załogi „Question Mark'.

WŁOCHY.

Polonia. Dnia 9 maja na lotnisku w Taliedo w obecności komisji odbiorczej polskiej odbył się odbiór oficjalny płatowca Caproni Ca 73 z 4 silnikami Isotta-Fraschini po 250 MK. Samolot ten „Polonia" zbudowany jest do przelotu przez Atlantyk dla pilotów: Włodzimierza Klisza i Adama Kowalczyka.

Znak czasu. Firma Gilera, która dotychczas budowała motocykle, wypuściła na rynek silnik lotniczy 5-cio cylindrowy o mocy 50 MK. Gilera waży 90 kg.

Loty przez Atlantyk. We Włoszech oczekują dwóch przelotów z Stanów Zjednoczonych. Jeden na płatowcu budowanym w Lawson, posiadającym 12 silników i mogącym rzekomo mieścić normalnie 100 pasażerów. Drugiego z Atlantic City do Rzymu, finansowanego przez komitet z Antonio Ruffo na czele, ma dokonać włoski oficer lotnik rezerwy Guido Martinez.

Nagroda za przelot. Za przelot z Rzymu do Dallas z jednem międzylądowaniem w New Yorku wyznaczono nagrodę 25.000 dolarów.

Wystawa lotnicza. W czasie od 27 maja do 9 czerwca odbyła się na lotnisku Littorio koło Rzymu wystawa turystycznych płatowców, w której wzięło udział 15 firm.

Ceny włoskich awjonetek. Caproni Ca 100, kosztuje 52.000 lirów, Fiat i Breda z silnikami Colombo po 55.000 lirów, Agusta z silnikiem Anzani 15 MK 35.000 lirów.

JANINA BOHATYREW.

Jak panna Stasia zdobyła serce lotnika.

„Jedziemy, ojczulku, jedziemy, bo się spóźnimy z pewnością", gorączkuje się Stasia. -- „Zaraz, zaraz burknął ojciec, dajże mi krawat uwiązać porządnie". Samochód już czekał przed bramą.

Zajechali. Sale rzęsiście oświetlone. Tu i owdzie snują się postacie w pomarańczowych kołnierzach. „Zawcześnie" rozpaczała Stasia, „niema jeszcze pań". Myliła się jednak. Jest ich kilka. Chude, niemłode, brzydkie. Stasia pokraśniała z radości. Ani się umywają do mnie, — pomyśliła i jak ubrane! Pfe,jakże można tak bez gustu. Ojciec rozglądał się za znajomymi. Radby się córki pozbyć jaknajprędzej. Obficie zaopatrzony bufet nęcił go mile. „A pan Przędzalski, moje uszanowanie panu, kłania się wysoki szczupły młodzieniec w cywilnem ubraniu. Stasia z pogardą zmierzyła go wzrokiem. „Fe, cywil, pomyślała, ledwie podając paluszki. Za chwilę jednak zmieniła taktykę, widząc, jak „cywil" kłaniał się na prawo i lewo upragnionych pomarańczowym kołnierzom. „Pani pozwoli sobie przedstawić mego najbliższego przyjaciela"? I nie czekając: „porucznik Liwski" wskazał zbliżającego się właśnie, o radość! lotnika! „Nareszcie zaśpiewało coś w duszy pannie Stasi. Tymczasem sala napełniała się ciągle. Wchodziły panie młode i stare, tęgie i chude, brzydkie i ładne, a z niemi oni, organizatorzy i bohaterowie dzisiejszej zabawy. Wsparta na ramieniu świeżo poznanego oficera, Stasia wirowała wśród innych rozbawionych par. W sercu jej grał jakiś hejnał radosny. Ten, lub żaden, postanowiła w duszy, starając się całym wysiłkiem woli opanować bicie serca i zacząć jakąś okolicznościową rozmowę. Lecz dowcip zawiódł ją haniebnie, a tancerz milczał zawzięcie. Nie chce widocznie rozmawiać ze mną, myślała z rozpaczą Stasia, starając się nie gubić taktu. Toby było okropne. Na szczęście nóżki jej wprawnie odrabiały zawiłe pas.

„Jakże się pani podoba bal?" Zaczął sterotypowo porucznik. — Ach ogromnie! Jestem zachwycona. nigdy nie myślałam, że lotnicy potrafią tak ślicznie tańczyć — dodała naiwnie. „Dlaczego? — zaśmiał się młodzieniec. -- Miała pani bardzo złą opinję o nas". „Ach, nie naodwrót, mam jaknajlepszą, tylko...? — Sądziła pani, że kto buja w powietrzu, nie potrafi zręcznie obracać się na ziemi?" — Tak... to jest nie...! Ech, plotę sama nie wiem co, szepnęła zarumieniona Stasia, czując, iż werwa opuszcza ją zupełnie. A wie pani, że pani ma śliczne usta... i oczy...! Usłyszała naraz. — Naprawdę? Podniosła rozradowany wzrok ku niemu. — Naprawdę! Chętniebym panią zabrał do maszyny i ulecielibyśmy gdzieś daleko... daleko... — Toby było cudownie! Woła dziewczyna. Ja nigdy jeszcze nie latałam. Cóż to za rozkosz być musi. Wolny, niezależny, człowiek, król stworzenia leci sobie gdzieś w przestworza. Cisza zupełna wokoło. Tylko zaledwo dosłyszalny szmer lekko poruszających się skrzydeł w kształcie trapezoidu...'! — Jak, jak pani powiedziała? Dusząc się ze śmiechu, powtórzył porucznik — szmer lekko poruszających się skrzydeł w kształcie trapezoidu... Nie, pani jest bajeczna, panno... przepraszam, nie wiem jak pani na imię — Stasia — odparła zapłoniona, z oczyma rozbłysłemi radością. — „Panno Stasiu! Widzę, że pani ma wspaniałe

wiadomości z dziedziny lotnictwa". Śmiał się nie panując nad sobą. — Wkrótce porucznik przedstawił Stasi całe grono kolegów. Zupełnie już ośmielona panienka z pewnością siebie prawiła o kadłubach, skrzydłach, motorach, podwoziach. Wesołość zapanowała w tem kółku szalona. Na wyścigi wyrywano sobie Stasię. Aż ją płeć piękna zauważyła: „Patrzcieno, jak się mizdrzy", rzekła chuda cieńka osoba z twarzą zasuszonej mumji. — „Bezwstydna" zawyrokowała druga, niska otyła z dekoltem, odsłaniającym szczodrze wspaniałe kształty. — I czegośmy dożyli, mruczała jakaś starsza pani, szczęśliwa posiadaczka czterech dorosłych córek na wydaniu. — Porządne panny siedzą, a taka tam niedobrego bawi się jakby dla niej była cała ta zabawa. A Stasia bawiła się jak nigdy w życiu. Plotła niestworzone rzeczy i zaśmiewała się z nich. Tańczy bez przerwy nie czuje żadnego zmęczenia. „Jacy oni wszyscy mili", myślała z zachwytem, a jakiś głos w duszy szeptał cichuteńko, że najmilszym ze wszystkich jest porucznik Liwski. Rzeczywiście był to nad podziw zgrabny i urodziwy chłopak. Opowiedział Stasi całą swoją historję, zresztą bardzo nieskomplikowaną. Był synem ubogich rodziców i sobie tylko zawdzięczał ukończenie gimnazjum i lotniczej szkoły. Ojciec ani słyszeć nie chciał, by mieć „uczonego" syna. Teraz jednak pogodził się z tem zupełnie. A gdy powrócił z wojny bolszewickiej z orderem Virtuti Militari, to spłakał się jak bóbr. Stasia z uszanowaniem spojrzała na mówiącego. „To pan był na wojnie, mój Boże, i nie bał się pan?" — No widzi pani jak to powiedzieć. I tak, i nie. Najgorsze było wylecieć, ale potem, w powietrzu, to już człowiek nie miał czasu na strach. — Ale to musi być okropne tak latać, wiedząc, że ci tam z dołu tylko czyhają na sposobność, aby strącić maszynę. — Zapewne, ale i ja nie spałem. Zabieraliśmy zawsze niezły zapasik bomb ze sobą. Musiało być gorąco, tam w dole. Raz trafili w maszynę, ale Bóg nas strzegł. Spadliśmy na nasze pozycje. — To szczęście — szepnęła Stasia. — Zapewne panno Stasiu. — A coby też było gdyby się pan dostał w ręce nieprzyjaciół? — No, żyw bym się im nie dostał, a drogo by ich moje życie kosztowało, mruknął z zaciętością, a był taki piękny w tej chwili, iż serce Stasieńki stopniało do reszty. Postanowienie jej wzmocniło się ostatecznie. Czuła, że szczęście jej tylko u boku tego bohatera. Zapomniała nawet o Wandzie zupełnie. „Jest śliczny i musi być mój" decydowała po raz setny. Niechby nawet nie miał pomarańczowego kołnierza i takby mi się podobał, a cóż dopiero w tym mundurze. —

No, jakże tam, córeczko, przypomniał naraz tatuś swoje obowiązki, bawimy się, to i dobrze i nie czekając odpowiedzi żwawo podreptał do bufetu szczęśliwy, że małżonka daleko i nikt mu nie liczy kieliszków starego wiśniaku.

Zabawa wrzała w najlepsze, gdy p. Stasi wydarzyło się nieszczęście. Ktoś w wielkim ferworze mazurowym nadepnął pantofelek. Śliczne cacko z jedwabiu i złota zamieniło się w brudną potarganą szmatę. Rozdarta pończoszka dopełniała całości obrazu. Dziewczynie łzy w oczach stanęły: „mój Boże wyrzekła zrozpaczona, jakże ja teraz tańczyć będę. Muszę wracać do domu"! „Niech pan będzie taki dobry i odszuka ojca, — zwróciła się do porucznika Liwskiego". Z żalem spełnił jej żądanie. Po chwili, która się Stasi wydała wiecznością, wrócił młodzieniec sam. „A gdzież tatuś? spytała nieszczęśliwa ofiara cudzej niezręczności". — Śpi, niestety, nie mogłem się go dobudzić — odparł udając strapionego. — Będę więc musiała sama wracać, niepewnie, szepnęła Stasia. — Nigdy się na to nie zgodzę, rycersko zapewnił ją, czy chce pani, czy nie odwiozę panią. Proszę nie protestować! — Ale Stasia nie protestowała.

„Stanowczo samochody nie mają racji bytu" osądziła Stasia, gdy się znalazła w swoim pokoiku. Pędzą jak szalone. I komu to potrzebne taki pośpiech. Anim się obejrzała jak to wstrętne pudło stanęło przed naszą kamienicą. A ten stróż! także dobry! Ledwiem zadzwoniła, — już otworzył bramę.

Nazajutrz świeży, elegancki, wymuskany zjawił się pan porucznik z wizytą.

„Skorzystałem z uprzejmego zaproszenia szanownego pana, rzekł, witając się z gospodarzem.

Ten, zdziwiony, wybałuszył oczy, nie przypominał bowiem aby miał kogoś zapraszać.

— Musiałem się porządnie ululać wczoraj — pomyślał, ściskając serprzed małżonką czegoś nie wygadał. Lecz porucznik okazał się na wysokości zadania.

— Jakże się tam mój stary sprawował? — zagadnęła poufale pani domu, nie zaglądał do kieliszka?

— Ależ gdzie tam, upewnił ją, łobuzersko mrugając w stronę skonfundowanego Prządzalskiego. — Usiadł skromniutko przed syfonikiem wody sodowej z sokiem malinowym i zapatrzył się na swą jedynaczkę. Ależ otóż i ona! O wilku mowa!....

Powitał wchodzącą panienkę. Wyglądała ślicznie. Zauważył to odrazu, lecz nic nie powiedział.

— No dzieci — rzekła z czułością mama — zostawiam was na chwilkę samych, mam ważną sprawę do omówienia z mężusiem. Chodź że stary — rzuciła słodko.

Widząc że się ociąga, groźnie błysnęła oczyma.

Pan Przędzalski zerwał się szybko i podążył za swą połowicą. Młodzi zostali sami, ale rozmowa jakoś się nie kleiła. Wreszcie porucznik przypomniał sobie o koledze, czekającym nań w kawiarni i pożegnał się.

— Co, wyszedł już — dziwiła się matka, — tak prędko.

— Proszę mi dać święty spokój — burknęło Stasia i zamknęła się w swoim pokoiku. Wzrok jej padł na rozłożone książki i pisma lotnicze. Rzuciła się na nie jak furja. Szarpała, darła, aż zamieniła wszystko w stos pomiętej bibuły. Zadzwoniła na służącą.

— Zabierz to natychmiast do kuchni — rozkazała — i spal. Poczem uspokojona usiadła przy oknie, smętnie wpatrując się w przejeżdzające powozy.

Minęło parę dni. Panna Stasia próżno wyczekiwała niewdzięcznika. Gdy w końcu straciła wszelką nadzieję, zjawił się wesoły, uśmiechnięty, jak gdyby nic. Stasia powitała go chłodno, lecz prędko rozchmurzyła się i w najlepszej zgodzie poszli do kina. Odtąd porucznik stał się częstym gościem. Przychodził po południu i szli sobie na przechadzkę, do kina, czasem do teatru, pod opieką troskliwej mamusi. Najwięcej jednak lubiła Stasia przechadzki po parku, zdawało jej się, że wszyscy oglądają się za niemi i zazdroszczą jej takiego szykownego i zgrabnego oficera. Wybierała też najbardziej ludne aleje. Porucznik bez trudu przekonał ją jednak iż i mniej uczęszczane zakątki mają swoje dobre strony. Ba! i jak jesz-

cze. Rozmawiali dużo i szczerze. Porucznik zwierzał jej się ze swych zamiarów na przyszłość. Marzył o locie transatlantyckim na maszynie własnej konstukcji.

Pragnienia Stasi były skromniejsze lecz nie mogła ich zwierzyć towarzyszowi. Jakże pragnęła, aby je odgadł. Dziwnie był jednak niedomyślny.

W czasie przechadzek dowiedziała się Stasia, że są silniki Salmson, Lorraine Dietrich, Hispano-Suiza. Potrafiła już odróżnić płatowce Farmana od Bréguet'a, a szlify porucznikowskie od generalskich. Dowiedziała się że samolot prócz kadłuba, skrzydeł, kółek i silnika, musi posiadać i ster. Że usta porucznika są gorące i słodkie... że lotnik potrafi mówić nietylko o płatowcach, lecz czasem bywa i poetą...

— No i cóż? — spytała kiedyś matka.

— No i nic — odparła Stasia.

— To źle, nie umiesz go wziąć.

— Widocznie — zdecydowała zrozpaczona panna.

— Wiesz, zaproś go do nas na obiad pojutrze. Zrobię mu takie paszteciki we francuskiem cieście!!! Nie miałby chyba rozumu gdyby ci się nareszcie nie oświadczył!!!

Miał rozum i oświadczył się.

Redaktor odpowiedzialny
BOLESŁAW OSTROWSKI

Czcionkami Drukarni Lotniczej — Poznań, Stary Rynek nr. 95/97.